Bundesgesetzblatt

Teil II

1956	Ausgegeben zu Bonn am 20. Juli 1956	Nr. 22

Tag	Inhalt:	Seite
12. 7. 56	Sechste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen ...	767
18. 7. 56	Verordnung über den Freibord der Binnenschiffe auf Seeschiffahrtstraßen	768
18. 7. 56	Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschiffahrt	769
6. 7. 56	Bekanntmachung zu Artikel IX der Konvention über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes	809
6. 7. 56	Bekanntmachung zu Artikel X des Brüsseler Vertrages	809

Sechste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen.

Vom 12. Juli 1956.

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt vom 15 Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317) wird verordnet:

§ 1

Die Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße — Anlage 1 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950 (Bundesgesetzbl. S. 371) in der Fassung der Verordnungen vom 18. Januar 1953 (Bundesgesetzbl. II S. 9), 15. Juni 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 634), 9. April und 19. Juli 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 597 und 761) sowie vom 12. April 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 484) — wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Ziff. 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

   „b) alle See- und Binnenschiffe, die zum Schleppen bestimmt sind (Schlepper),".

2. In Artikel 39 werden hinter Ziffer 4 folgende Bestimmungen eingefügt:

   „5. Beträgt das Verhältnis von Maschinenleistung in PSe zu Tragfähigkeit in t weniger als 1 zu 4,5, so kann die Untersuchungskommission eine Mindestbemannung zulassen, die der eines Fahrzeugs ohne eigene Triebkraft gleicher Größe entspricht.

   Sofern der Motor nur zur Vornahme kleiner Ortsveränderungen in Häfen und an Lade- oder Löschplätzen oder zur Erhöhung der Steuerfähigkeit des Fahrzeugs im Schleppzug verwendet wird, gilt das Fahrzeug hinsichtlich der Bemannung als Fahrzeug ohne eigene Triebkraft. Die Beschränkung der Verwendung ist in das Schiffszeugnis einzutragen.

   6. Fahrzeuge mit eigener Triebkraft einschließlich der Kähne mit Hilfsmotor, die ein vor dem 1. Mai 1956 ausgestelltes Schiffszeugnis haben, in dem die Mindestbemannung entsprechend einem Fahrzeug gleicher Größe ohne eigene Triebkraft festgesetzt worden ist, müssen vor dem 1. Januar 1967 einer Schiffsuntersuchungskommission zur Prüfung und erforderlichenfalls Neufestsetzung der Mindestbemannung vorgeführt werden."

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 11 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt auch im Land Berlin.

§ 3

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1956 in Kraft.

Bonn, den 12. Juli 1956.

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Verordnung über den Freibord der Binnenschiffe auf Seeschiffahrtstraßen.

Vom 18. Juli 1956.

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317) wird verordnet:

§ 1

(1) An Binnenschiffen, Fähren und schwimmenden Geräten, mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge, müssen auf der

1. Ems unterhalb der Einfahrt in den Hafen Emden,
2. Jade,
3. Weser unterhalb der Linie Kirchturm Blexen/Bremerhaven-Nordschleuse,
4. Elbe unterhalb des Hamburger Hafens,
5. Eider unterhalb der Abdämmung Nordfeld,
6. Trave unterhalb Herrenwyk,
7. Kieler Förde,
8. Schlei und
9. Flensburger Förde

Einsenkungsmarken angebracht sein.

(2) Die Einsenkungsmarken sind als ein auf der Spitze stehendes, gleichschenkliges, 4 cm hohes Dreieck mit einer Grundlinie von 20 cm nach dem Muster der Anlage auf beiden Seiten des Fahrzeugs so anzubringen, daß die untere Spitze bei der tiefsten zulässigen Einsenkung in der Wasserlinie liegt. Die Markenränder sind auf dem Schiffsrumpf unaustilgbar zu bezeichnen. Die Marken müssen je zwei auf jeder Seite etwa am Ende des ersten und des zweiten Drittels der Länge oder — dies gilt zwingend für Fahrzeuge von mehr als 40 m Länge — je drei auf jeder Seite, und zwar eine mittschiffs und die beiden anderen je im Abstand von etwa einem Sechstel der Länge vom Bug und vom Heck, angebracht sein.

(3) Die untere Spitze der Einsenkungsmarken muß mindestens 50 cm unter dem tiefsten Punkt liegen, über dem das Fahrzeug nicht mehr wasserdicht ist. Sie darf jedoch keinesfalls höher liegen als der tiefste Punkt der Oberkante des Gangbords. § 24 Abs. 1 Satz 3 der Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschiffahrt vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 769) bleibt unberührt.

(4) Freibordmarken, die auf Grund anderer Vorschriften amtlich angebracht sind, ersetzen die Einsenkungsmarken nach Absatz 2, sofern sie mindestens die dort vorgeschriebene freie Bordhöhe (Freibord) anzeigen.

§ 2

Auf den in § 1 genannten Schiffahrtstraßen müssen Fahrzeuge, mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge, den in § 1 Abs. 3 genannten Freibord einhalten. Sie dürfen nicht tiefer als bis zur unteren Spitze der Einsenkungsmarken abgeladen sein.

§ 3

Auf der

1. Ems unterhalb der gradlinigen Verlängerung des Papenburger Sielkanals bis zur Einfahrt in den Hafen Emden einschließlich
   mit Leda unterhalb der Hafeneinfahrt in Leer,
2. Weser unterhalb der Bremer Weserschleuse bis zur Linie Kirchturm Blexen/Bremerhaven-Nordschleuse
   mit Unterer Hunte und Lesum,
3. Eider unterhalb der Eiderschleuse in Rendsburg bis zur Abdämmung Nordfeld und
4. Trave unterhalb der Holstenbrücke in Lübeck bis Herrenwyk

gelten die §§ 13 und 14 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135).

§ 4

Wer als Schiffsführer den Bestimmungen der §§ 1 bis 3 zuwiderhandelt, wird nach § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs bestraft.

§ 5

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 11 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt auch im Land Berlin.

§ 6

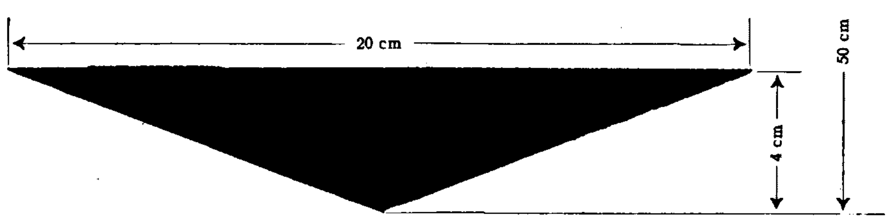
(1) Diese Verordnung tritt am 1. September 1956 in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt § 1 Abs. 1 am 1. September 1957 in Kraft.

Bonn, den 18. Juli 1956.

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Anlage



Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschiffahrt (Binnenschiffs-Untersuchungsordnung — BSchUO).

Vom 18. Juli 1956.

Inhaltsverzeichnis

I. TEIL

Allgemeine Bestimmungen §§

Geltungsbereich 1
Begriffsbestimmungen 2
Untersuchungspflicht und Zulassung 3
Schiffszeugnis 4
Überführungsfahrten 5
Fahrten über See 6
Instandhaltungspflicht 7
Nachuntersuchung 8
Sonderuntersuchung 9
Untersuchung auf besonderen Antrag 10
Untersuchung von Amts wegen 11
Anerkennung anderer Schiffszeugnisse 12

II. TEIL

Bau und Ausrüstung

Abschnitt I

Schiffbauliche Anforderungen

Schiffskörper 13
Steuereinrichtung, Ruderanlage 14
Decks 15
Unterkunfts- und Arbeitsräume 16
Lenzeinrichtungen 17
Lüftungseinrichtungen 18
Tageslicht und künstliche Beleuchtung 19
Heiz- und Kochanlagen 20
Verwendung von Flüssiggasanlagen 21
Einbau- und Verwendungsverbot von Flüssiggasanlagen 22
Trinkwasserbehälter 23
Einsenkungsmarken 24
Tiefgangsanzeiger 25
Masten, Ladegeschirr, Schornsteine 26
Verholwinden auf Deckschuten und Leichtern 27
Schleppeinrichtung 28
Benutzung von Fahrgast- und Güterschiffen zum Schleppen 29
Maschinen-, Kessel- und Bunkerräume 30
Schotte und Bilgen auf Fahrzeugen mit Ölfeuerung 31

Abschnitt II

Maschinenbauliche Anforderungen

Antriebsanlagen, Allgemeines 32
Entöler und Sammelbehälter 33
Dampfmaschinen 34
Motorenanlagen 35
Zusätzliche Anforderungen an Otto-Motorenanlagen 36
Bunker und Behälter für Dieselkraftstoff 37
Behälter und Leitungen für Otto-Kraftstoff 38
Gaserzeugungsanlagen 39
Elektro-Hauptantriebsanlagen 40
Decks-Hilfsmaschinen 41

Abschnitt III §§

Elektrische Anlagen

Allgemeines 42
Schutzerdung 43
Akkumulatoren für den Schiffsbetrieb 44
Landanschluß 45

Abschnitt IV

Ausrüstung

Allgemeine Ausrüstung 46
Beiboote 47
Sonstige Rettungsmittel 48
Anker, Ankerketten und -drähte 49
Trossen 50

Abschnitt V

Sonderbestimmungen für Fahrzeuge zur Beförderung von Flüssigkeiten und Gasen

Anforderungen 51

Abschnitt VI

Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe und Fähren

Schotteinteilung 52
Motorenanlagen 53
Höchstzulässige Belastung 54
Sicherheit der Decksflächen, Gänge und Fahrgasträume 55
Gesundheitseinrichtungen 56
Entlüftungseinrichtungen 57
Künstliche Beleuchtung 58
Trinkwasserbehälter 59
Zusätzliche Sicherheitsanforderungen 60
Zusätzliche Anforderungen auf Seeschiffahrtstraßen 61
Schiffe, die nicht ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt sind 62

Abschnitt VII

Sonderbestimmungen für schwimmende Geräte

Allgemeine Anforderungen 63

Abschnitt VIII

Flöße

Zusammensetzung 64
Ausrüstung 65

III. TEIL

Mindestbemannung

Allgemeines 66
Beschäftigung von Frauen 67
Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft 68

	§§
Motorgüterschiffe	69
Diesel-Motorschlepper	70
Sauggas-Motorschlepper	71
Dampfschlepper	72
Fahrgastschiffe	73
Sonstige Fahrzeuge	74
Abweichungen	75
Ausnahmebewilligung	76
Flöße	77

IV. TEIL

Untersuchungsverfahren

Schiffsuntersuchungskommissionen	78
Anmeldung zur Untersuchung	79
Umfang der Untersuchung	80
Eintragungen in das Schiffszeugnis	81
Geltungsdauer des Schiffszeugnisses	82
Zweitschrift des Schiffszeugnisses	83
Zurückbehaltung und Einziehung des Schiffszeugnisses	84
Auskunft	85
Gebühren	86

V. TEIL

Straf-, Schluß- und Übergangsbestimmungen

Strafbestimmungen	87
Sonderbestimmung für die westdeutschen Kanäle	88
Inkraftsetzung und Änderung von Vorschriften	89
Außerkrafttreten von Vorschriften	90
Fahrtauglichkeitsbescheinigungen nach bisherigem Recht	91
Vorübergehende Erleichterungen	92
Geltung in Berlin	93
Inkrafttreten	94

Anlage 1: Schiffszeugnis
Anlage 2: Anhang zum Rheinschiffsattest
Anlage 3: Antrag auf Untersuchung eines Fahrzeugs
Anlage 4: Anforderungen an Flüssiggasanlagen
Anlage 5: Gebührenordnung für die Untersuchung der Fahrzeuge

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 4 und Abs. 3 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317) wird — hinsichtlich des § 86 im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen — verordnet:

I. TEIL
Allgemeine Bestimmungen

§ 1
Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen mit Ausnahme des Rheins und der Donau für

1. Binnenschiffe,
2. Fähren,
3. schwimmende Geräte,
4. Flöße.

(2) Sie gilt nicht für

1. Fahrzeuge von weniger als 15 t Wasserverdrängung oder, soweit sie der Güterbeförderung dienen, von weniger als 15 t Tragfähigkeit, ausgenommen Schlepper, Fahrgastschiffe, Fähren und schwimmende Geräte,
2. Fahrzeuge, die ausschließlich im Hamburger Hafen verwendet werden,
3. Fahrzeuge der Bundeswehr.

§ 2
Begriffsbestimmungen

In dieser Verordnung gelten als

1. Fahrzeuge
   Binnenschiffe, Fähren und schwimmende Geräte; jedoch nicht Flöße;
2. Fähren
   Fahrzeuge, die dem Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen dienen;
3. schwimmende Geräte
   Schwimmkörper, auf denen mechanische Vorrichtungen wie Baggermaschinen, Kräne, Hebezeuge, Rammen angebracht sind;
4. Flöße
   alle Zusammenstellungen schwimmender, zur Beförderung bestimmter Hölzer;
5. Schlepper
   Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die nach ihrer Bauart zum Schleppen bestimmt sind;
6. Schiebe- und Ziehboote
   zu einem Fahrzeug gehörende Motorboote, die dazu bestimmt sind, dieses vorwärts zu stoßen oder zu ziehen, unabhängig davon, ob sie einer ständigen Bedienung bedürfen oder nicht;
7. Fahrgastschiffe
   Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die nach ihrer Bauart zur Beförderung von Personen bestimmt sind;
8. Matrosen
   Angehörige der Decksmannschaft, die entweder die Lehrabschlußprüfung für Binnenschiffer bestanden haben oder die nach vollendetem 14. Lebensjahr mindestens drei Jahre in der Decksmannschaft eines See- oder Binnenschiffs gefahren sind, davon mindestens sechs Monate auf Binnengewässern; Fahrzeiten nach vollendetem 20. Lebensjahr werden auf die dreijährige Fahrzeit doppelt angerechnet, jedoch nicht auf die sechsmonatige Fahrzeit auf Binnengewässern;

9. Schiffsjungen
   Angehörige der Decksmannschaft, die mindestens 14 Jahre alt sind und nachweislich in einem ordnungsmäßigen Lehrverhältnis stehen;
10. Maschinisten
    Angehörige des Maschinenpersonals, die mindestens 18 Jahre alt sind und die zur Bedienung der Maschinenanlage erforderlichen Kenntnisse besitzen;
11. Heizer
    Angehörige des Maschinenpersonals, die mindestens 18 Jahre alt sind;
12. Flößer
    floßfahrtkundige Männer, die mindestens 17 Jahre alt sind;
13. Fährgehilfen
    Angehörige der Fährbesatzung, die mindestens 17 Jahre alt sind und nach vollendetem 14. Lebensjahr mindestens zwei Jahre entweder im Fährdienst tätig gewesen sind oder der Decksmannschaft eines See- oder Binnenschiffs angehört haben;
14. Fährjungen
    Angehörige der Fährbesatzung, die mindestens 14 Jahre alt sind.

§ 3

Untersuchungspflicht und Zulassung

(1) Fahrzeuge müssen vor der Inbetriebnahme durch die Untersuchungsbehörde auf ihre Fahrtauglichkeit untersucht und zum Verkehr zugelassen werden. Die Zulassung kann auf einzelne Bundeswasserstraßen oder Teile von ihnen beschränkt werden. Soll sie sich auf Seeschiffahrtstraßen — ausgenommen die Ems bis Emden einschließlich, die Weser bis zur Linie Kirchturm Blexen/Bremerhaven-Nordschleuse, die Lesum, die Untere Hunte und die Trave bis Herrenwyk — beziehen, so ist dies im Schiffszeugnis besonders zu vermerken.

(2) Untersuchungsbehörde ist

1. für Fähren ohne eigene Triebkraft und Motorfähren bis 50 PSe Maschinenleistung das für den Heimatort der Fähre zuständige Wasser- und Schiffahrtsamt,
2. für Fahrzeuge im Eigentum und öffentlichen Dienst des Bundes oder eines zum Bund gehörenden Landes die zuständige Mittelbehörde der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes,
3. für alle übrigen Fahrzeuge die Schiffsuntersuchungskommission.

§ 4

Schiffszeugnis

(1) Fahrzeuge werden durch Erteilung des Schiffszeugnisses zum Verkehr zugelassen. Das Schiffszeugnis wird nach dem Muster der Anlage 1, im Fall des § 12 Abs. 1 als Anhang zum Schiffsattest für den Rhein nach dem Muster der Anlage 2 ausgestellt.

(2) Nach dem Wechsel des Eigentums am Fahrzeug, nach der Beendigung eines Ausrüsterverhältnisses und nach einer Namensänderung des Fahrzeugs hat der Eigentümer, nach der Begründung eines Ausrüsterverhältnisses oder nach seinem Wechsel der Ausrüster dies der Untersuchungsbehörde zur Eintragung in das Schiffszeugnis unverzüglich mitzuteilen.

§ 5

Überführungsfahrten

(1) Zur einmaligen Überführung eines Fahrzeugs von oder nach einem Ort innerhalb oder außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung genügt für die Zulassung die Erteilung einer Überführungsbescheinigung an Stelle des Schiffszeugnisses. Die Mindestbemannung wird nach dieser Verordnung festgesetzt.

(2) Die Überführungsbescheinigung wird erteilt, wenn die Fahrtauglichkeit gewährleistet erscheint. Zuständig ist das Wasser- und Schiffahrtsamt, dessen Bezirk zuerst berührt wird.

(3) Die Überführungsbescheinigung entfällt, wenn für die Fahrt ein Zeugnis nach der Schiffssicherheitsverordnung vom 31. Mai 1955 (Bundesgesetzblatt II S. 645), ein Fahrtzulassungsschein der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft oder ein Fahrterlaubnisschein der See-Berufsgenossenschaft vorgeschrieben ist.

§ 6

Fahrten über See

Bei Seefahrten im Sinne des § 1047 der Reichsversicherungsordnung ist außer dem Schiffszeugnis ein Fahrterlaubnisschein der See-Berufsgenossenschaft erforderlich.

§ 7

Instandhaltungspflicht

Der Eigentümer oder, wenn ein Ausrüsterverhältnis besteht, der Ausrüster hat das Fahrzeug für die Dauer seiner bestimmungsmäßigen Verwendung nach Maßgabe dieser Verordnung in einem Zustand zu erhalten, der jede Gefahr für die Schiffahrt und für die Personen an Bord ausschließt. Ausrüstungsgegenstände, die im Schiffszeugnis eingetragen und unbrauchbar geworden oder abhanden gekommen sind, sind zu ersetzen.

§ 8

Nachuntersuchung

Vor Ablauf der Geltungsdauer des Schiffszeugnisses muß das Fahrzeug zwecks Verlängerung des Zeugnisses erneut untersucht werden (Nachuntersuchung).

§ 9

Sonderuntersuchung

Nach jeder wesentlichen Veränderung oder Instandsetzung, welche die Festigkeit des Schiffskörpers, die im Schiffszeugnis angegebenen baulichen Merkmale oder die Stabilität beeinflußt, muß

das Fahrzeug erneut untersucht werden (Sonderuntersuchung). Eine Sonderuntersuchung ist auch erforderlich, wenn der Fahrbereich nachträglich auf Schiffahrtstraßen erweitert werden soll, auf denen zusätzliche Sicherheitsanforderungen gestellt werden.

§ 10

Untersuchung auf besonderen Antrag

Auch wenn eine Pflicht zur Nachuntersuchung oder zur Sonderuntersuchung nicht besteht, kann der Eigentümer oder, wenn ein Ausrüsterverhältnis besteht, der Ausrüster eine Untersuchung beantragen (Untersuchung auf besonderen Antrag).

§ 11

Untersuchung von Amts wegen

Besteht Grund zur Annahme, daß ein Fahrzeug nicht mehr fahrtauglich ist, so kann jede Wasser- und Schiffahrtsdirektion von Amts wegen eine Untersuchung anordnen.

§ 12

Anerkennung anderer Schiffszeugnisse

(1) Fahrzeuge, die das Schiffsattest für den Rhein auf Grund der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße — Anlage 1 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950 (Bundesgesetzbl. S. 371) — besitzen, erhalten ein Schiffszeugnis dieser Verordnung, wenn sie den Anforderungen der §§ 24, 25, 47 und 48 genügen; § 3 Abs. 1 Satz 3 und § 61 finden Anwendung. In diesem Fall richtet sich die Gültigkeitsdauer des Schiffszeugnisses nach der des Schiffsattestes für den Rhein. Die Mindestbemannung wird nach dieser Verordnung festgesetzt.

(2) Im Wechselverkehr zwischen dem Rhein einerseits und dem Neckar, dem Main, der Lahn, der Mosel, der Saar, dem Schiffahrtsweg Rhein-Kleve, der Ruhrwasserstraße, dem Rhein-Herne-Kanal, dem Wesel-Datteln-Kanal und der Dortmund-Ems-Kanalstrecke zwischen Henrichenburg und Datteln andererseits kann das Schiffsattest für den Rhein das Schiffszeugnis dieser Verordnung ersetzen. In diesem Fall ist die im Schiffsattest für den Rhein festgesetzte Mindestbemannung an Bord mitzuführen. Jedoch müssen Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, die für die Fahrt auf dem Rhein unterhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke zugelassen sind, außer auf dem Schiffahrtsweg Rhein—Kleve stets die für die Fahrt oberhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke vorgeschriebene Mindestbemannung an Bord haben. § 7 gilt entsprechend.

(3) Die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen können bei Fahrzeugen, die in ein deutsches Schiffsregister eingetragen sind, Befreiung von dem Erfordernis des Schiffszeugnisses gewähren, sofern die Fahrtauglichkeit auf Grund der am Heimatort geltenden Vorschriften amtlich bescheinigt ist. Auf der Elbe können von diesem Erfordernis auch Fahrzeuge befreit werden, die nicht in ein deutsches Schiffsregister eingetragen sind.

II. TEIL

Bau und Ausrüstung

Abschnitt I

Schiffbauliche Anforderungen

§ 13

Schiffskörper

(1) Der Schiffskörper muß schwimmfähig, die Außenhaut und die Decks müssen wasserdicht sein.

(2) Die Einrichtungen zum Wassereintritt oder -austritt müssen so beschaffen sein, daß sie das Eindringen von Wasser in die Schiffsräume ausschließen. Die über der zulässigen tiefsten Einsenkung endenden Rohre, die mit dem Außenwasser in Verbindung stehen können, müssen bis zur vorgeschriebenen freien Bordhöhe wasserdicht sein.

(3) Der Schiffskörper muß durch wasserdichte Schotte wie folgt unterteilt sein:

1. In angemessenem Abstand vom Vorsteven muß ein vom Boden bis zum Deck reichendes wasserdichtes Querschott (Kollisionsschott) eingebaut sein.
2. Auf allen Fahrzeugen von mehr als 20 m Länge muß in angemessenem Abstand vom Hintersteven ein vom Boden bis zum Deck reichendes wasserdichtes Querschott (Heckschott) eingebaut sein.
3. Bei Fahrzeugen mit eigener Triebkraft, ausgenommen Fahrgastschiffe mit einer höchstzulässigen Fahrgastzahl von 300 Personen und weniger, muß der Maschinen- und Kesselraum durch wasserdichte Schotte (Maschinenraumschotte) von den angrenzenden Räumen abgeteilt sein. Das achtere Maschinenraumschott ist entbehrlich, wenn das Heckschott die Schwimmfähigkeit in genügendem Maße sichert.
4. Unterkunfts-, Wohn- und Arbeitsräume müssen hinter dem Kollisionsschott angeordnet sein. Sie müssen von den übrigen Schiffsräumen durch wasserdichte Schotte getrennt sein.

Die Schotte, ausgenommen die Laderaumschotte, dürfen keine Durchlaßöffnungen haben. Bei Laderaumschotten darf der Querschnitt der Durchlaßöffnungen insgesamt 100 cm^2 je Schott nicht überschreiten; die Durchlaßöffnungen müssen von Deck aus absperrbar sein.

(4) Die Festigkeit des Schiffskörpers in seinen Längs- und Querverbandsteilen muß den Verhältnissen der Schiffahrtstraßen, für die das Fahrzeug zugelassen wird, angepaßt sein.

(5) Die Stabilität muß ausreichend sein.

§ 14

Steuereinrichtung, Ruderanlage

(1) Alle Fahrzeuge müssen mit einer Steuereinrichtung oder einer Ruderanlage versehen sein.

(2) Der Steuerstand muß so gebaut sein, daß das Fahrwasser nach allen Seiten übersehen werden kann.

§ 15

Decks

(1) Die Decks müssen im Bereich der Winden und Poller rutschsicher sein.

(2) Der Gangbord muß mindestens 40 cm breit sein. Die Außenkante des Gangbords muß durch Schutzleisten oder Winkel von ausreichender Höhe und Stärke gesichert, der Wasserablauf muß gewährleistet sein. Bei offenen Fahrzeugen dürfen an Stelle des Gangbords Laufplanken von mindestens 40 cm Breite verwendet werden. Sie müssen seitlich neben dem Stringer über die ganze Länge des Laderaums führen und unterhalb der Oberkante des Stringers liegen.

(3) Vor- und Achterdeck müssen so bemessen sein, daß ein gefahrloses Arbeiten an Winden und Pollern gewährleistet ist; sie sollen durch Verschanzungen oder Geländer gesichert sein.

§ 16

Unterkunfts- und Arbeitsräume

(1) Unterkunfts-, Wohn- und Arbeitsräume sowie Waschräume und Aborte müssen so beschaffen sein, daß die Sicherheit der Personen an Bord nicht gefährdet wird.

(2) Für die Schiffsmannschaft muß mindestens ein Abort vorhanden sein.

§ 17

Lenzeinrichtungen

Jeder durch Quer- oder Längsschotte abgeteilte Raum des Schiffskörpers muß lenzbar sein.

§ 18

Lüftungseinrichtungen

(1) Die in § 16 Abs. 1 genannten Räume müssen ausreichende Lüftungseinrichtungen haben.

(2) In Maschinen- und Kesselräumen sowie in Räumen, in denen Kraftstoff in beweglichen Behältern untergebracht ist, muß die Lüftungseinrichtung so beschaffen sein, daß sich brennbare und gesundheitsgefährdende Gase nicht ansammeln können und Rauch erforderlichenfalls rasch abziehen kann.

§ 19

Tageslicht und künstliche Beleuchtung

(1) Unterkunfts- und Wohnräume müssen auch bei geschlossenem Eingang ausreichend Tageslicht erhalten.

(2) Die in § 16 Abs. 1 genannten Räume sowie Arbeitsstellen müssen angemessene künstliche Beleuchtung haben.

§ 20

Heiz- und Kochanlagen

(1) Heizkessel, Öfen, Herde und andere Koch- und Heizgeräte müssen so beschaffen und aufgestellt sein, daß sie keine Gefahr bilden.

(2) Geräte mit Ölfeuerung dürfen nur zur Verbrennung von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C eingerichtet sein. Die Geräte müssen so beschaffen sein, daß sich Brennstoff in den Schiffsräumen nicht ausbreiten kann und bei Überhitzung keine Gefahr eintritt.

(3) Heizkessel, Öfen und Herde dürfen auf Fahrzeugen, deren Antriebsanlage durch Otto-Kraftstoff betrieben wird, in Motor- und Kraftstoffräumen nicht aufgestellt sein. Abzugsrohre dürfen nicht durch diese Räume hindurch und nicht in sie hinein führen.

§ 21

Verwendung von Flüssiggasanlagen

(1) Flüssiggasanlagen für Heiz-, Koch-, Kühl- oder Beleuchtungszwecke müssen den Anforderungen der Anlage 4 entsprechen.

(2) Flüssiggasanlagen sind vor der Inbetriebnahme und bei jeder Erneuerung des Vermerks nach Absatz 3 durch einen von der Untersuchungsbehörde anerkannten Sachverständigen zu untersuchen, der das Ergebnis zu bescheinigen hat.

(3) Entspricht die Flüssiggasanlage nach der Bescheinigung des Sachverständigen den Anforderungen nach Absatz 1, so hat die Untersuchungsbehörde dies im Schiffszeugnis zu vermerken; mit der Eintragung des Vermerks ist die Anlage zugelassen. Der Vermerk gilt für vier Jahre; seine Erneuerung ist vor Fristablauf zu beantragen. Die Untersuchungsbehörde kann den Vermerk auf Antrag ohne Untersuchung um ein Jahr verlängern.

(4) Ist in besonderen Fällen nach Fahrbereich und Verwendungszweck des Fahrzeugs die Anwendung der Bestimmungen nach Absatz 1 nicht in vollem Umfang erforderlich, so kann die Untersuchungsbehörde Erleichterungen gewähren, die gleichfalls in das Schiffszeugnis einzutragen sind.

(5) Die Betriebsanleitung des Herstellers der Flüssiggasanlage ist in der Nähe der Verbrauchsstelle auszuhängen.

§ 22

Einbau- und Verwendungsverbot von Flüssiggasanlagen

(1) Flüssiggasanlagen dürfen nicht auf Fahrzeugen vorhanden sein,

1. die zur Beförderung von besonders feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen bestimmt sind,
2. die zur Beförderung von Sprengstoffen bestimmt sind.

Mit Flüssiggas betriebene Beleuchtungsanlagen sind ferner auf Fahrzeugen mit eigener Triebkraft verboten.

(2) Soweit die gelegentliche Beförderung der in Absatz 1 genannten Güter zulässig ist, dürfen Flüssiggasanlagen während der Dauer der Beförderung nicht benutzt werden.

§ 23

Trinkwasserbehälter

(1) Alle Fahrzeuge, auf denen Unterkünfte oder Wohnungen vorhanden sind, müssen mit Trinkwasserbehältern versehen sein. Die Behälter müssen leicht gefüllt und gereinigt werden können. In der Nähe jeder Unterkunft oder Wohnung muß sich eine Trinkwasserzapfstelle befinden.

(2) Eingebaute Behälter müssen mit einer verschließbaren Reinigungsöffnung, einem Luftrohr, einem Zapfhahn oder einer Pumpeinrichtung versehen sein.

(3) Die Trinkwaserbehälter müssen für jede Person, für die Unterkunft an Bord vorgesehen ist, mindestens 100 Liter fassen. Für Fahrzeuge, die nur auf kurzen, im Schiffszeugnis festzulegenden Strekken verkehren sollen, kann die Untersuchungsbehörde ein geringeres Fassungsvermögen zulassen.

§ 24

Einsenkungsmarken

(1) Die Untersuchungsbehörde stellt die zulässige tiefste Einsenkung fest und bezeichnet sie durch Einsenkungsmarken. Für die Anbringung gelten auf Binnenschiffahrtstraßen § 13 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135), auf Seeschiffahrtstraßen die §§ 1 und 3 der Verordnung über den Freibord der Binnenschiffe auf Seeschiffahrtstraßen vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 768). Die Untersuchungsbehörde kann die in § 1 Abs. 3 der Verordnung über den Freibord der Binnenschiffe auf Seeschiffahrtstraßen vorgeschriebene freie Bordhöhe je nach der Bauart und dem Verwendungszweck des Fahrzeugs höher oder niedriger festsetzen; die Abweichung ist in das Schiffszeugnis einzutragen.

(2) Auf den beiden vordersten Einsenkungsmarken sind unaustilgbar in 2 bis 2,5 cm hohen lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern innerhalb eines Ringes die Erkennungsbuchstaben der Untersuchungsbehörde und neben dem Ring die Nummer des Schiffszeugnisses anzubringen.

(3) Liegen die obersten Eichmarken in gleicher Höhe wie die Einsenkungsmarken, so gelten die obersten Eichmarken als Einsenkungsmarken. Die Untersuchungsbehörde hat dies im Schiffszeugnis zu vermerken und bringt neben den vordersten Eichmarken nach dem Bug zu eine Marke an, welche die Angaben nach Absatz 2 enthält.

(4) Bezeichnungen, die infolge einer späteren Untersuchung ungültig geworden sind, müssen unter Aufsicht der Untersuchungsbehörde unleserlich gemacht werden. Einsenkungsmarken dürfen nur von der Untersuchungsbehörde ersetzt werden.

§ 25

Tiefgangsanzeiger

(1) An Fahrzeugen, die der Güterbeförderung dienen und die zur Fahrt auf Binnenschiffahrtstraßen zugelassen werden sollen, müssen, wenn ihre Tauchtiefe 60 cm überschreiten kann, an jeder Seite metrische Tiefgangsanzeiger angebracht sein; außerdem müssen Fahrzeuge mit Schraubenantrieb, bei denen die Schiffsschraube, deren Schutzvorrichtung oder Teile davon tiefer als der Schiffsrumpf liegen, auf beiden Seiten einen Tiefgangsanzeiger in der Schraubenebene (Schraubentiefgangsanzeiger) haben. Für die Anbringung gilt § 15 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung.

(2) Die Untersuchungsbehörde bezeichnet die Tiefgangsanzeiger durch unaustilgbare Marken. Soweit die Tiefgangsanzeiger durch Eichskalen ersetzt werden, sind diesen die Zahlen für den Tiefgang hinzuzufügen.

§ 26

Masten, Ladegeschirr, Schornsteine

(1) Masten müssen mit dem für ihren Verwendungszweck notwendigen Zubehör versehen sein.

(2) Zum Umlegen schwerer Masten, Ladegeschirre und Schornsteine müssen geeignete Einrichtungen vorhanden sein.

(3) Die aus einer Belastungsprüfung mit Nutzlast + 25 % ermittelte höchstzulässige Belastung des Ladegeschirrs muß am Ladebaum angegeben sein.

§ 27

Verholwinden auf Deckschuten und Leichtern

Auf Deckschuten und Leichtern von mehr als 150 t Tragfähigkeit muß auf dem Vordeck, auf Fahrzeugen von mehr als 200 t Tragfähigkeit auch auf dem Achterdeck eine Verholwinde aufgestellt sein. An Stelle einer Verholwinde kann auch eine Ankerwinde mit Spillkopf verwendet werden.

§ 28

Schleppeinrichtung

Die Einrichtung zum Schleppen darf die Sicherheit des Fahrzeugs und der Personen an Bord nicht gefährden. Bei Schleppern im Hafen- und Bugsierdienst muß ein sicheres und schnelles Lösen des Schleppdrahtes möglich sein.

§ 29

Benutzung von Fahrgast- und Güterschiffen zum Schleppen

(1) Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die ihrer Bauart nach zum Befördern von Fahrgästen oder Gütern bestimmt sind, dürfen außer im Fall der Bergung oder bei Hilfeleistung in Notfällen nur dann zum Schleppen verwendet werden, wenn die Untersuchungsbehörde dies zuläßt.

(2) Die Steuerfähigkeit und die Stabilität des Fahrzeugs dürfen durch das Schleppen nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

(3) Wird das Fahrzeug zum Schleppen zugelassen, so vermerkt die Untersuchungsbehörde die Voraussetzungen, unter denen die Schlepptätigkeit gestattet ist, im Schiffszeugnis. Bei Fahrgastschiffen bestimmt sie insbesondere, daß die Befugnis zum Schleppen nur so lange gilt, als keine Fahrgäste an Bord sind.

§ 30

Maschinen-, Kessel- und Bunkerräume

(1) Räume, in denen sich Antriebsmaschinen, Hilfsmaschinen, Dampfkessel oder Gaserzeugungsanlagen befinden, müssen so groß sein, daß die Bedienung und die laufende Instandhaltung dieser Anlagen sowie der Vorrichtungen für die Brenn- und Kraftstoffzufuhr gefahrlos möglich sind.

(2) Unterkunfts- und Wohnräume sowie Kohlenbunker dürfen mit Räumen für flüssige Brenn- und Kraftstoffe oder Schmieröle, Räume für flüssige Brenn- und Kraftstoffe dürfen mit Räumen für Schmieröle keine gemeinsamen Wandungen haben.

(3) Die festen Bauteile der in Absatz 1 und 2 genannten Räume müssen aus nicht brennbaren Stoffen hergestellt oder mit einer feuerfesten Isolierung versehen sein. Flurböden, Maschinenpodeste, Zugänge und begehbare Schutzverkleidungen müssen rutschsicher sein.

(4) Der Schiffskörper muß geeignete Fundamente zur Aufstellung der Maschinen und Kessel haben.

(5) Die Bilgen der Maschinen- und Kesselräume dürfen mit den Bilgen der anderen Räume keine unmittelbare Verbindung haben. Sie müssen jede für sich lenzbar sein. Bilgen unter Otto-Motoren und Behältern für Otto-Kraftstoff müssen zugänglich, durch eiserne öldichte Schotte bis in Höhe des Flurbodens von den übrigen Bilgen getrennt und mit einer Entlüftung versehen sein.

§ 31

Schotte und Bilgen auf Fahrzeugen mit Ölfeuerung

(1) Die Bilgen der Kesselräume müssen übersichtlich und leicht zugänglich sein.

(2) Sind Maschine und Kessel in einem Raum untergebracht, so muß die Bilge zwischen Kessel und Maschine bis in Flurbodenhöhe durch eine öldichte Bodenwrange geteilt sein. Bei Hilfskesseln genügt statt der Teilung der Bilge durch die Bodenwrange die Aufstellung einer öldichten Wanne mit mindestens 20 cm hohen Süllen unter dem Hilfskessel.

(3) Schotte von Hilfskesselräumen müssen bis in Flurbodenhöhe öldicht sein.

Abschnitt II

Maschinenbauliche Anforderungen

§ 32

Antriebsanlagen, Allgemeines

(1) Die Antriebsanlage muß so beschaffen sein, daß ihr Betrieb gewährleistet ist. Es müssen Einrichtungen vorhanden sein, die ein zuverlässiges Anspringen sowie ein Um- und Abschalten der Antriebsmaschine bewirken. Die Antriebsmaschinen müssen Regeleinrichtungen haben, die ein Durchgehen der Maschinen verhindern. Sie müssen mit Schutzvorrichtungen versehen sein.

(2) Bei Fahrzeugen, die der Güterbeförderung dienen und bei denen das Verhältnis von Maschinenleistung in PSe zu Tragfähigkeit in t weniger als 1 : 4,5 beträgt, kann die Untersuchungsbehörde bestimmen, daß der Motor nur zur Vornahme kleiner Ortsveränderungen in Häfen und an Lade- und Löschplätzen oder zur Erhöhung der Steuerfähigkeit des Fahrzeugs im Schleppzug verwendet werden darf; die Beschränkung ist in das Schiffszeugnis einzutragen. Bei allen übrigen Fahrzeugen muß die Maschinenleistung im Rückwärtsgang so bemessen sein, daß das Fahrzeug im stromlosen Wasser manövrierfähig ist.

(3) Wird die Antriebsanlage nicht vom Steuerstand aus bedient, so muß der Steuerstand mit dem Maschinenraum durch eine Befehlsübermittlungsanlage mit gegenseitiger Verständigungsmöglichkeit verbunden sein.

(4) Wellenleitungen müssen durch wasserdichte Schotte wasserdicht hindurchgeführt werden.

(5) Rohrleitungen dürfen die Bedienung der Maschinen nicht behindern.

(6) Antriebsmaschinen müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, die ein Drehen der Maschine bei abgeschaltetem Antriebsmittel gestattet. Erforderlichenfalls müssen sie eine Feststellvorrichtung haben.

§ 33

Entöler und Sammelbehälter

Auf allen Fahrzeugen, deren Bilgen ölhaltiges Wasser enthalten können, müssen geeignete Entöler vorhanden sein. An die Stelle der Entöler können Sammelbehälter für ölhaltige Abwässer treten.

§ 34

Dampfmaschinen

(1) In allen Teilen der Maschine, die unter Druck stehen und Dampf führen, müssen Sicherheitsventile eingebaut sein.

(2) Alle dampfführenden Teile müssen ausreichend entwässert werden können.

§ 35

Motorenanlagen

(1) Abgasleitungen der Motoren müssen so verlegt und isoliert sein, daß Feuersgefahren und Gesundheitsschädigungen ausgeschlossen sind. Abgasleitungen, deren Austritt bei zulässiger tiefster Einsenkung in der Nähe der Wasserlinie liegt, müssen so verlegt sein, daß in der Regel kein Wasser in den Motor eindringen kann. Das gleiche gilt für Funkenlöscheinrichtungen in der Abgasleitung, die mit Wasser betrieben werden.

(2) Die Ansauge- und Auspuffgeräusche der Motoren sind durch geeignete Vorrichtungen so weit zu dämpfen, daß Schallsignale im Steuerstand wahrgenommen werden können.

(3) Kurbelgehäuse müssen explosionssicher gebaut sein.

§ 36

Zusätzliche Anforderungen an Otto-Motorenanlagen

(1) Ist der Otto-Motor für den Schiffsantrieb nicht in einem besonderen Raum untergebracht, so muß er mit einem feuersicheren Blechkasten mit Entlüftungseinrichtung zur Ableitung der Gase umkleidet sein.

(2) Abgasleitungen und Schalldämpfer müssen so beschaffen sein, daß sie sich an ihrer Außenseite nicht über 160° C erhitzen. Werden Abgasleitungen aus zwingenden Gründen durch die in § 16 Abs. 1 genannten Räume geführt, so müssen sie in gasdichten Kanälen (Rohren) untergebracht sein. Diese Kanäle müssen unmittelbar ins Freie führende Entlüftungseinrichtungen haben.

§ 37

Bunker und Behälter für Dieselkraftstoff

(1) Es müssen Einrichtungen vorhanden sein, die es verhindern, daß sich beim Füllen von Dieselkraftstoff-Bunkern und eingebauten Behältern Kraftstoff in den Schiffsräumen ausbreiten kann. Besondere Einrichtungen an den Füll- und Entleerungseinrichtungen, Luft-, Peil- und Überlaufrohren sowie Ölstandsanzeigern müssen das Austreten von Gasen in die Schiffsräume verhindern.

(2) Dieselkraftstoff-Bunker und eingebaute Behälter müssen mit Einrichtungen zum Entwässern und Entleeren sowie mit verschraubbaren Mannlöchern versehen sein. Dieselkraftstoff-Behälter müssen so befestigt sein, daß sie ihre Lage auch bei Neigungen des Fahrzeugs nicht verändern können.

(3) Tagesverbrauchsbehälter müssen mit Einrichtungen versehen sein, die überlaufenden Brennstoff gefahrlos abführen.

§ 38

Behälter und Leitungen für Otto-Kraftstoff

(1) Behälter für Otto-Kraftstoff müssen so weit vom Motor entfernt liegen, wie es Größe und Einrichtung des Fahrzeugs zulassen. Kraftstoffbehälter mit mehr als 5 l Fassungsvermögen müssen außerhalb des Motorenraums in einem hiervon öl- und gasdicht abgeschotteten Raum oder an Deck untergebracht sein. Der Lagerraum muß mit Vorrichtungen zur Entlüftung ins Freie versehen sein, die mit Flammendurchschlagsicherungen ausgestattet sind. An Deck aufgestellte Behälter müssen gegen übermäßige Wärmeeinwirkung (Sonnenbestrahlung) geschützt sein.

(2) Die Wandungen der Otto-Kraftstoffbehälter dürfen nicht durch Bauteile des Schiffskörpers gebildet werden. Die Lagerung von Kraftstoffbehältern in den Bilgen der Motorenräume ist verboten.

(3) Otto-Kraftstoffbehälter müssen so beschaffen sein, daß das Entweichen von Kraftstoff und Gasen in Räume des Fahrzeugs ausgeschlossen ist. Unter Deck eingebaute Kraftstoffbehälter müssen ein bis zum Deck reichendes Füllrohr haben, das so beschaffen sein muß, daß Kraftstoff beim Füllen nicht in das Schiffsinnere laufen kann. Das Füllrohr muß mit einer Flammendurchschlagsicherung versehen sein. Die Behälter dürfen keine sonstigen Füllöffnungen haben.

(4) Behälter, die den Kraftstoff unter Druck abgeben, sind mit dem doppelten Betriebsdruck, jedoch mindestens mit 2,5 m Wassersäule zu prüfen. Behälter, die den Kraftstoff nicht unter Druck abgeben, müssen ein ins Freie führendes Entlüftungsrohr haben. Das Rohr muß am oberen Ende um 180° nach unten gebogen und mit einer Flammendurchschlagsicherung abgeschlossen sein.

(5) Rohre zum Peilen des Behälterinhalts müssen gegen Beschädigungen geschützt, von den Behältern mittels Selbstschlußvorrichtungen absperrbar und an ihrem oberen Ende wieder an die Behälter angeschlossen sein. Bei Tagesverbrauchsbehältern, die im Freien aufgestellt sind, kann von Selbstschlußvorrichtungen abgesehen werden. Ausgleichsrohre zwischen getrennt liegenden Behältern müssen an ihrer Einmündung in die Behälter abgesperrt werden können.

(6) An allen Stellen, an denen das Überlaufen von Kraftstoff zu befürchten ist, muß ein Auffanggefäß mit Flammendurchschlagsicherung angebracht sein oder in anderer Weise für eine schnelle Abführung des Leck-Kraftstoffs gesorgt werden.

(7) Leitungen für Otto-Kraftstoff müssen leicht zugänglich, gegen Beschädigungen gesichert und mit leicht bedienbaren, unmittelbar an den Behältern angebrachten Absperrvorrichtungen versehen sein. Die vom Tagesverbrauchsbehälter zum Motor führende Kraftstoffleitung muß mit einer Vorrichtung versehen sein, die das Absperren der Kraftstoffleitung von einer Stelle außerhalb des Motorenraums aus ermöglicht.

(8) Es dürfen nur Flammendurchschlagsicherungen verwendet werden, deren Muster von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt als ausreichend anerkannt sind.

§ 39

Gaserzeugungsanlagen

Gaserzeugungsanlagen und die zum Betrieb der mit Gas betriebenen Maschinenanlagen erforderlichen besonderen Einrichtungen müssen den vom Bundesminister für Verkehr veröffentlichten oder als gleichwertig anerkannten Vorschriften entsprechen.

§ 40

Elektro-Hauptantriebsanlagen

(1) Elektro-Hauptantriebsanlagen müssen den vom Bundesminister für Verkehr veröffentlichten oder als gleichwertig anerkannten Bauvorschriften, die Maschinen, Apparate, Kabel, Leitungen und das Zubehör den für den Schiffbau geltenden Normen entsprechen.

(2) Akkumulatorenanlagen, die den Strom für die Hauptantriebsanlage liefern, müssen in einem besonderen Raum aufgestellt sein, der gasdicht verschlossen werden kann und mit einer Be- und Entlüftungseinrichtung versehen ist, die unmittelbar ins Freie führt.

§ 41

Decks-Hilfsmaschinen

(1) Decks-Hilfsmaschinen, wie Spille, Winden, Hebezeuge, müssen betriebssicher sein.

(2) Ankerspille müssen den größten vorgeschriebenen Anker einholen können. Ankerspille mit maschinellem Antrieb müssen mit einem auskuppelbaren Handantrieb versehen sein. Der Handantrieb muß durch Verblockung ausgeschaltet sein, wenn der maschinelle Antrieb eingeschaltet wird.

Abschnitt III

Elektrische Anlagen

§ 42

Allgemeines

(1) Elektrische Anlagen einschließlich Kabel, Leitungen und Zubehör müssen den für den Schiffbau geltenden Normen entsprechen. Der Nachweis der normgerechten Ausführung ist durch Vorlage eines Schaltbildes und eines Installationsplanes zu erbringen, aus dem die Typen der verwendeten Apparate, ihre Stromstärken, die Kabelquerschnitte und die Kabeltypen ersichtlich sind.

(2) Auf Fahrzeugen, deren Antriebsanlage mit Otto-Kraftstoff betrieben wird, gelten Motoren- und Brennstoffbehälterräume als explosionsgefährdet.

§ 43

Schutzerdung

(1) Die betriebsmäßig nicht stromführenden Metallteile, wie Grundrahmen und Gehäuse von Maschinen, Geräten, Armaturen und Leuchten, müssen geerdet sein, sofern sie nicht mit dem Schiffskörper metallisch verbunden sind.

(2) Metallarmierungen und Bleimäntel von Kabeln und Leitungen müssen bei einadrigen Wechselstromkabeln in der Weise geerdet und untereinander verbunden sein, daß Wirbelstrombildungen keine zusätzliche Erwärmung hervorrufen können.

(3) Bei Spannungen über 42 Volt müssen die Gehäuse beweglicher Stromverbraucher, soweit sie nicht aus Isolierstoff bestehen oder schutzisoliert sind, durch eine zusätzliche, betriebsmäßig keinen Strom führende Ader im Anschlußkabel geerdet sein.

(4) Auf die Schutzerdung kann bei Anlagen mit Spannungen bis 42 Volt, ausgenommen Stromerzeuger, verzichtet werden.

§ 44

Akkumulatoren für den Schiffsbetrieb

(1) Akkumulatoren für den Schiffsbetrieb dürfen nur in einer hierfür geeigneten Bauart verwendet werden. Die Behälter der Zellen müssen aus einem stoßfesten, nicht brennbaren Werkstoff hergestellt sein.

(2) Die Zellengefäße müssen bei Flüssigkeitsakkumulatoren so ausgebildet sein, daß der Elektrolyt bei Bewegungen und Neigungen des Fahrzeugs nicht ausläuft. Es müssen Vorkehrungen getroffen sein, die schädliche Auswirkungen von auslaufendem Elektrolyt verhindern.

(3) Die Akkumulatoren müssen so befestigt sein, daß sie sich bei Bewegungen und Neigungen des Fahrzeugs nicht verschieben können. Sie müssen gegen herabfallende Gegenstände geschützt sein.

(4) Akkumulatorenbatterien mit einer Energieaufnahme von mehr als 2,0 KW — errechnet aus Maximalladestrom der Ladeeinrichtung und Nennspannung der Batterie — müssen in einem besonderen Raum untergebracht sein. Bei Aufstellung an Deck genügt die Unterbringung in einem Schrank. Batterien mit einer Energieaufnahme bis zu 2,0 KW (Kleinbatterien) können auch unter Deck in einem Schrank oder Kasten aufgestellt sein. Im Maschinenraum dürfen sie an gut gelüfteten Stellen auch offen stehen; in diesem Fall müssen sie gegen herabfallende Gegenstände und Tropfwasser geschützt sein.

(5) Räume, Schränke und Kästen, in denen Akkumulatorenbatterien aufgestellt sind, müssen Belüftungseinrichtungen haben, welche die Batterien mit Frischluft bestreichen.

(6) Auf Fahrzeugen, deren Antriebsanlage durch Otto-Kraftstoff betrieben wird, müssen Akkumulatorenbatterien in einem besonderen gasdichten Raum aufgestellt sein, der ins Freie entlüftet werden kann.

(7) Die Unterbringung von Akkumulatorenbatterien in Unterkunfts-, Wohn- und Laderäumen, bei Fahrgastschiffen auch in Fahrgast- und Wirtschaftsräumen, ist nicht zulässig.

§ 45

Landanschluß

(1) Wenn die elektrische Anlage eines Fahrzeugs von einer Landanlage gespeist werden soll, müssen an Deck feste Klemmen oder Steckdosen mit mechanischer Halterung vorhanden sein.

(2) Als Speisekabel sind biegsame, isolierte Kabel ohne Metallbewehrung zu verwenden. Es muß Vorsorge getroffen sein, daß die Anschlüsse des Kabels nicht auf Zug beansprucht werden.

(3) Der Schiffskörper ist bei einer Anschlußspannung von über 42 Volt wirksam zu erden. Im Anschlußkasten muß eine besonders gekennzeichnete Erdungsklemme vorhanden sein.

Abschnitt IV

Ausrüstung

§ 46

Allgemeine Ausrüstung

(1) Die Ausrüstung muß umfassen

1. die Geräte und Vorrichtungen, die auf den zu befahrenden Schiffahrtstraßen zur Abgabe der in den Verkehrsvorschriften vorgeschriebenen Sicht- und Schallzeichen erforderlich sind;

2. ein Megaphon;
3. einen Landesteg;
4. Raumleitern in genügender Anzahl, wenn die Laderaumtiefe 1,20 m übersteigt und keine festen Leitern oder Steigeisen in die Laderäume führen;
5. leistungsfähige Lenzeinrichtungen; zum Lenzen der durch wasserdichte Schotte abgeteilten Räume, die nicht maschinell lenzbar sind, müssen Handlenzpumpen an Bord sein, deren Zahl die Untersuchungsbehörde festsetzt;
6. Fender oder Reibhölzer in ausreichender Anzahl;
7. Schorbäume oder Bundstaken, die der Größe des Fahrzeugs angemessen sind;
8. Feuerlöschgeräte, deren Zahl und Art die Untersuchungsbehörde bestimmt.

(2) Auf Fahrzeugen mit einer Bordhöhe von mehr als 1,50 m über der Leerwasserlinie muß eine Außenbordtreppe oder -leiter vorhanden sein.

(3) Schwimmende Geräte sowie Fahrzeuge von mehr als 200 t Wasserverdrängung oder, soweit sie der Güterbeförderung dienen, von mehr als 200 t Tragfähigkeit, müssen mindestens ein Lecksegel von ausreichender Größe an Bord mitführen. Dies gilt nicht für Fahrgastschiffe und Fähren. Die Untersuchungsbehörde kann

1. Fahrzeuge, die nur auf kurzen im Schiffszeugnis festzulegenden Strecken verkehren sollen, von der Mitführung eines Lecksegels befreien,
2. überzählige Lukenpersennige als Ersatz für Lecksegel zulassen.

§ 47

Beiboote

(1) Mindestens ein Beiboot müssen mitführen

1. alle Schlepper, Fahrgastschiffe und Fähren von mehr als 50 t Wasserverdrängung sowie alle schwimmenden Geräte,
2. sonstige Fahrzeuge mit mehr als 100 t Tragfähigkeit, auf Seeschiffahrtstraßen bereits mit mehr als 35 t Tragfähigkeit.

(2) Das Beiboot muß sinksicher, von ausreichender Stabilität und mit einem Fahrgeschirr versehen sein. Es muß jederzeit verwendungsbereit sein und mindestens die regelmäßig an Bord befindlichen Personen aufnehmen können. Das Beiboot muß vollgeschlagen einen Restauftrieb von mindestens 5 kg je Person, mindestens jedoch 15 kg haben. Bei Fahrgastschiffen und Fähren muß das Beiboot einen Rauminhalt von mindestens 1,20 m^3 haben.

(3) Fahrzeuge mit Ziehboot sind von der Mitführung des Beiboots befreit, Fahrzeuge mit Schiebeboot nur dann, wenn die Befestigung am Hauptfahrzeug schnell gelöst werden kann. Fahrzeuge, die nur auf kurzen im Schiffszeugnis festzulegenden Strecken verkehren sollen, sowie Schlepper, die nur zur Fahrt auf Kanälen bestimmt sind, kann die Untersuchungsbehörde von der Mitführung des Beiboots befreien.

§ 48

Sonstige Rettungsmittel

(1) Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft von weniger als 150 t Tragfähigkeit sowie Deckschuten und Leichter müssen einen Rettungsring, alle anderen Fahrzeuge mindestens zwei Rettungsringe griffbereit an Bord mitführen.

(2) Für jede an Bord befindliche Person müssen geeignete Rettungsmittel, wie Schwimmwesten, schwimmfähig gemachtes Decksinventar, Rettungsflöße, schwimmfähige Sitzkissen, vorhanden sein.

(3) Bei Fahrgastschiffen und Fähren richten sich Art und Zahl der Rettungsmittel nach der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste und nach dem Fahrbereich.

§ 49

Anker, Ankerketten und -drähte

(1) Alle Fahrzeuge müssen je nach ihrer Art und Größe und entsprechend den Verhältnissen der Schiffahrtstraßen, für die sie zugelassen werden, Anker in genügender Zahl und Größe mitführen. Schlepper, die nur zur Fahrt auf Kanälen — nicht auch auf kanalisierten Flußstrecken — zugelassen werden, bedürfen keiner Anker.

(2) Für jeden Anker muß eine Kette oder ein Draht vorhanden sein. Die Festigkeit der Kettenglieder oder des Drahtes muß dem Ankergewicht entsprechen. Die Länge der Bugankerketten oder -drähte muß den Verhältnissen der Schiffahrtstraßen, für die das Fahrzeug zugelassen wird, angepaßt sein. Heckankerketten oder -drähte sollen mindestens zwei Drittel der Länge der Bugankerketten oder -drähte haben.

§ 50

Trossen

Dem Verwendungszweck des Fahrzeugs entsprechend müssen Schlepp- und Verholtrossen sowie Stopp- und Festmachedrähte in ausreichender Menge sowie von genügender Festigkeit und Länge an Bord sein.

Abschnitt V

Sonderbestimmungen für Fahrzeuge zur Beförderung von Flüssigkeiten und Gasen

§ 51

Anforderungen

(1) Die §§ 13, 14 Abs. 1, §§ 15, 17, 18 Abs. 2, § 30 Abs. 2 bis 5, §§ 31, 32, 34, 35 Abs. 1 und 3, §§ 37, 38 Abs. 1 bis 5, §§ 39 bis 45 gelten nicht für Fahrzeuge, die in bezug auf Bau und Ausrüstung den internationalen Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen unterliegen; ferner gelten die §§ 20 bis 22, 36 und 38

Abs. 6 bis 8 für diese Fahrzeuge dann nicht, wenn sie zur Beförderung brennbarer Flüssigkeiten im Sinne der genannten Vorschriften mit einem Flammpunkt von höchstens 55° C bestimmt sind.

(2) Bei Tankschiffen, die den internationalen Vorschriften nicht unterliegen, bestimmt die Untersuchungsbehörde nach Verwendungszweck und Fahrbereich, inwieweit die §§ 13 bis 45 anzuwenden und zusätzliche Anforderungen zu stellen sind.

Abschnitt VI

Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe und Fähren

§ 52

Schotteinteilung

Der Schiffskörper muß durch wasserdichte Querschotte so unterteilt sein, daß das Oberdeck nach dem Fluten einer Abteilung bei voller Belastung nicht eintaucht. Fehlt ein wasserdichtes Oberdeck, so müssen je nach der Breite des Fahrzeugs und und je nach der Aufkimmung des Bodens ein oder mehrere bis zum Fußboden reichende Schlagschotte in den einzelnen Abteilungen eingebaut sein.

§ 53

Motorenanlagen

Auf Fahrgastschiffen und Fähren sind Motorenanlagen, die Kraftstoffe mit einem Flammpunkt bis zu 21° C zum Betrieb oder zum Anlassen verwenden, nicht zugelassen.

§ 54

Höchstzulässige Belastung

Die Untersuchungsbehörde setzt die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste und, wenn gleichzeitig Güter und Vieh befördert werden sollen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht nach Maßgabe der Stabilität und der Decksfläche des Fahrzeugs fest.

§ 55

Sicherheit der Decksflächen, Gänge und Fahrgasträume

(1) Die nicht zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Teile des Fahrzeugs müssen gegen das Betreten durch Unbefugte gesichert sein. An den Zugängen zum Steuerstand und zu den Maschinen- und Kesselräumen muß an auffälliger Stelle ein Schild mit der Aufschrift „Zutritt verboten" angebracht sein. Flachliegende Oberlichter und Entlüftungsöffnungen müssen so gesichert sein, daß Personen nicht zu Schaden kommen.

(2) Die zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten und nicht geschlossenen Teile der Decks sowie der Aufbauten müssen mit einem festen Schanzkleid oder mit einer festen Reeling von mindestens 90 cm Höhe über Deck umgeben sein. Der lichte Abstand der Reelingsdurchzüge darf 25 cm nicht überschreiten. Bis zum zweiten Durchzug von unten muß die Reeling so gesichert sein, daß sie Kindern ausreichenden Schutz bietet.

(3) Verbindungsgänge und -treppen zwischen den Teilen und Räumen des Fahrzeugs, die für Fahrgäste bestimmt sind, müssen eine lichte Breite von mindestens 80 cm haben. Führt zu einem Teil oder zu einem Raum nur ein Verbindungsgang oder eine Treppe, so muß ihre Breite mindestens 1 m betragen. Ist in Räumen, die weniger als 50 Fahrgäste fassen, ein Notausgang oder eine Notöffnung vorhanden, so ist eine lichte Breite von 80 cm ausreichend. Die Treppen müssen an beiden Seiten mit Handleisten versehen sein. Türen von Aufenthaltsräumen für Fahrgäste müssen nach außen zu öffnen oder als Schiebetüren gebaut sein.

(4) Die Öffnungen im Schanzkleid oder in der Reeling, die zum Betreten oder Verlassen des Fahrzeugs sowie zum Be- oder Entladen dienen, müssen gesperrt werden können. Ist die Absperrung von der Bordkante weniger als 50 cm entfernt, so muß sie die Anforderungen erfüllen, die an das Schanzkleid oder die Reeling zu stellen sind.

§ 56

Gesundheitseinrichtungen

(1) Auf Fahrgastschiffen und Fähren, die Personen zur Beförderung länger als eine halbe Stunde an Bord haben, ist bis zu einer höchstzulässigen Fahrgastzahl von 300 Personen für je 150 Personen ein Abort mit Spül- oder Pumpeinrichtung erforderlich. Auf größeren Fahrzeugen müssen für beide Geschlechter getrennte Aborte mit Spül- oder Pumpeinrichtung vorhanden sein, und zwar für je 300 Personen mindestens ein Abort.

(2) In jedem Abort oder seinem Vorraum soll eine Waschgelegenheit mit fließendem Wasser vorhanden sein.

§ 57

Entlüftungseinrichtungen

Räume, die für Fahrgäste bestimmt sind, müssen bei geschlossenen Eingängen unmittelbar ins Freie entlüftet werden können.

§ 58

Künstliche Beleuchtung

(1) Bei elektrischen Beleuchtungsanlagen muß eine Notbeleuchtung vorhanden sein.

(2) Die Übergänge zum Betreten und Verlassen des Fahrzeugs müssen ausreichend beleuchtet werden können.

§ 59

Trinkwasserbehälter

(1) Auf Fahrgastschiffen mit Wirtschaftsbetrieb müssen außer den in § 23 Abs. 3 genannten Behältern weitere Trinkwasserbehälter vorhanden sein.

(2) Die Wasserzapfstellen in den Wirtschaftsräumen und in Räumen, die für Fahrgäste bestimmt sind, müssen so eingerichtet sein, daß aus ihnen nur Trinkwasser entnommen werden kann; ausgenommen hiervon sind Zapfstellen an Waschbecken mit der Aufschrift „Kein Trinkwasser".

§ 60

Zusätzliche Sicherheitsanforderungen

Die Untersuchungsbehörde kann bestimmen, daß ein Fahrgastschiff oder eine Fähre weiteren Anforderungen genügen muß, die im Hinblick auf die Sicherheit der zu befördernden Personen an das Fahrzeug zu stellen sind.

§ 61

Zusätzliche Anforderungen auf Seeschiffahrtstraßen

Auf Seeschiffahrtstraßen — ausgenommen die Ems bis Emden einschließlich, die Weser bis zur Linie Kirchturm Blexen/Bremerhaven-Nordschleuse, die Lesum, die Untere Hunte und die Trave bis Herrenwyk — gilt zusätzlich folgendes:

1. Der Schiffskörper muß den vom Bundesminister für Verkehr veröffentlichten oder als gleichwertig anerkannten Vorschriften für die Wattfahrt entsprechen.
2. Die unter dem Hauptdeck eingebauten Seitenfenster müssen durch Blenden wasserdicht geschlossen werden können. Die Verschraubungen der Fenster müssen so beschaffen sein, daß sie nur mit Schlüsseln geöffnet werden können.
3. Am Steuerstand muß ein Kompaß eingebaut sein.
4. Der Schiffskörper muß — ausgenommen bei offenen Fähren — rundum mit einer Wallschiene versehen sein.

§ 62

Schiffe, die nicht ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt sind

(1) Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, ausgenommen Fähren, sind zur gewerbsmäßigen Beförderung von Fahrgästen nicht zugelassen.

(2) Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die ihrer Bauart nach nicht zur Beförderung von Fahrgästen bestimmt sind, müssen, wenn sie Fahrgäste befördern sollen, folgende Voraussetzungen erfüllen:

1. Das Fahrzeug muß sich zur Beförderung von Fahrgästen eignen und den allgemeinen Anforderungen an die Sicherheit, Bequemlichkeit und räumliche Unterbringung der Fahrgäste entsprechen.
2. Die höchstzulässige Zahl von Fahrgästen wird nach den gleichen Grundsätzen wie für Fahrgastschiffe ermittelt; die Zahl ist an Bord an auffallender Stelle deutlich lesbar anzuschlagen.
3. Es muß eine genügende Zahl von Rettungsringen und -gürteln griffbereit vorhanden sein.
4. Die Stärke der Decksmannschaft muß mindestens der Bemannung von Fahrgastschiffen entsprechen, welche die gleiche Anzahl von Fahrgästen mitführen dürfen.
5. Die Fahrzeuge dürfen, wenn sie Fahrgäste befördern, keine Schlepptätigkeit ausüben.

Die Voraussetzungen, unter denen danach Fahrgäste befördert werden dürfen, werden im Schiffszeugnis vermerkt.

(3) Die gelegentliche Beförderung einzelner Personen aus Gefälligkeit, auch wenn hierfür ein die Unkosten der Verpflegung deckendes Entgelt gefordert wird, gilt nicht als Beförderung von Fahrgästen und unterliegt nicht den vorstehenden Beschränkungen.

Abschnitt VII

Sonderbestimmungen für schwimmende Geräte

§ 63

Allgemeine Anforderungen

(1) Bei schwimmenden Geräten kann die Untersuchungsbehörde im Einzelfall von den Bestimmungen der Abschnitte I bis IV unter Berücksichtigung der Bauart, des Verwendungszwecks und des Fahrbereichs Erleichterungen gewähren oder zusätzliche Anforderungen stellen und Auflagen erteilen.

(2) Die höchstzulässige Belastung muß auf Grund der statischen Berechnung eines anerkannten Sachverständigen festgestellt und am Gerät leicht erkennbar angegeben sein. Grundlage der Feststellung ist folgende Probebelastung:

bis zu 20 t Nutzlast	=	Nutzlast + 25 %,
über 20 t bis zu 50 t Nutzlast	=	Nutzlast + 5 t,
über 50 t Nutzlast	=	Nutzlast + 10 %.

(3) Der Krängungswinkel soll bei höchstzulässiger Belastung 5° nicht überschreiten.

Abschnitt VIII

Flöße

§ 64

Zusammensetzung

(1) Die Teile des Floßes müssen ordnungsmäßig miteinander verbunden sein. Die Flöße müssen so zusammengebaut sein, daß sie allen Beanspruchungen, denen sie während der Fahrt ausgesetzt sind, widerstehen können.

(2) Über den äußeren Rand des Floßes dürfen keine Teile hinausragen.

(3) Für das Verbinden der einzelnen Floßteile darf Draht nicht verwendet werden.

(4) Ein Floß muß mit Vorrichtungen zum Steuern versehen sein.

§ 65

Ausrüstung

Flöße müssen mit Ankern oder Schricken so versehen sein, daß die Fahrt jederzeit schnell und sicher aus ihnen genommen werden kann.

III. TEIL

Mindestbemannung

§ 66

Allgemeines

(1) Die Mindestbemannung der Fahrzeuge wird von der Untersuchungsbehörde nach Maßgabe der §§ 67 bis 76 festgesetzt.

(2) Der Schiffsführer rechnet nicht zur Mindestbemannung.

(3) Gehören zur Mindestbemannung eines Fahrzeugs mehrere Matrosen, so kann einer von ihnen durch zwei Schiffsjungen ersetzt werden, es sei denn, daß eine Frau der Mindestbemannung angehört.

(4) Der nach § 2 Nr. 9 erforderliche Nachweis, daß der Schiffsjunge in einem ordnungsmäßigen Lehrverhältnis steht, ist vom Schiffsführer an Bord mitzuführen und den zuständigen Angehörigen der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde und den Beamten der Wasserschutzpolizei auf Verlangen vorzulegen. Schiffsjungen können durch Angehörige der Decksmannschaft ersetzt werden, die mindestens 17 Jahre alt sind; § 67 Abs. 1 Nr. 3 bleibt unberührt.

(5) Für Heizer, die noch nicht 20 Jahre alt sind, ist ein ärztliches Zeugnis über ihre körperliche Eignung an Bord mitzuführen, das nicht älter als sechs Monate sein darf und den in Absatz 4 genannten Aufsichtspersonen auf Verlangen vorzulegen ist.

§ 67

Beschäftigung von Frauen

(1) Aus Gründen der Schiffssicherheit dürfen Frauen nur unter folgenden Voraussetzungen der Mindestbemannung angehören:

1. Die Fahrzeuge müssen zur Beschäftigung von Frauen geeignet sein. Die Eignung ist nicht gegeben, wenn die Fahrzeuge schwer zu steuern sind, ihre Ausrüstung schwer zu handhaben ist oder geeignete Unterkunftsräume fehlen.

   Die Eignung wird durch die Untersuchungsbehörde festgestellt und im Schiffszeugnis vermerkt. Die Gültigkeit des Vermerks ist zu befristen.

2. Auf jedem Fahrzeug, dessen Eignung nach Nummer 1 festgestellt ist, darf nur eine Frau in der Mindestbemannung beschäftigt werden. Die Untersuchungsbehörde bestimmt im Einzelfall, welches Mitglied der Bemannung durch eine Frau ersetzt werden kann.

3. Die Frauen müssen mindestens 16 Jahre alt sein.

4. Frauen, die ein Kind unter 10 Jahren an Bord haben, dürfen der Mindestbemannung nicht angehören.

5. Frauen müssen während der Arbeit eng anliegende Kleidung tragen.

(2) Die für Frauen erlassenen Arbeitsschutzvorschriften bleiben unberührt.

§ 68

Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft

(1) Die Mindestbemannung der Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, ausgenommen Fähren, beträgt bei einer Tragfähigkeit

von 15 bis 250 t	1 Schiffsjunge,
über 250 bis 500 t	1 Matrose oder 2 Schiffsjungen, davon einer mit mindestens zwei Jahren Fahrzeit,
über 500 bis 750 t	1 Matrose und 1 Schiffsjunge,
über 750 bis 1000 t	1 Matrose und 1 Schiffsjunge mit mindestens zwei Jahren Fahrzeit,
über 1000 bis 1500 t	2 Matrosen,
über 1500 t	2 Matrosen und 1 Schiffsjunge.

(2) Auf der Elbe, ihren Nebenflüssen, dem Nord-Ostsee-Kanal, dem Elbe-Lübeck-Kanal, der Trave, der Eider und der Kieler Förde bis Laboe genügt bei Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit über 250 bis 300 t ein Schiffsjunge.

(3) Auf der Elbe unterhalb der oberen Grenze des Hamburger Hafens (Elbe - km 607,50) mit ihren Nebenflüssen, auf der Eider und der Kieler Förde bis Laboe brauchen Schuten und Leichter, ausgenommen Tankleichter, bis 300 t Tragfähigkeit nur mit dem Schiffsführer besetzt zu sein; bei einer Tragfähigkeit über 300 bis 500 t tritt an die Stelle des Matrosen ein Schiffsjunge.

(4) Unterhalb der Bremer Weserschleuse bis zur Einfahrt in den Industriehafen in Bremen gelten für offene Schuten und Kohlenprähme mit einer Tragfähigkeit bis 150 t folgende Erleichterungen, die nicht in das Schiffszeugnis einzutragen sind:

1. Es genügt die Besetzung mit dem Schiffsführer;
2. für je zwei längsseits gekuppelte Anhänge hinter dem Schlepper genügt die Besetzung mit einem gemeinsamen Schiffsführer;
3. längsseits des Schleppers gekuppelte Anhänge bedürfen keiner Besatzung.

Die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen kann auf Antrag gestatten, daß offene Schuten und Kohlenprähme mit einer Tragfähigkeit über 150 bis 500 t, die zwischen den stadtbremischen Häfen und Umschlagsanlagen verkehren, nur mit dem Schiffsführer besetzt sind.

(5) Die Bemannung eines Ziehboots oder Schiebeboots rechnet nicht zur Mindestbemannung des Hauptfahrzeugs.

§ 69

Motorgüterschiffe

(1) Die Mindestbemannung der Motorfahrzeuge, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind (Motorgüterschiffe), beträgt bei einer Tragfähigkeit

von 15 bis 250 t	1 Schiffsjunge,
über 250 bis 275 t	1 Schiffsjunge von mindestens 16 Jahren,
über 275 bis 300 t	1 Matrose oder 2 Schiffsjungen,
über 300 bis 500 t	1 Matrose oder 2 Schiffsjungen, davon einer mit mindestens zwei Jahren Fahrzeit,
über 500 bis 750 t	1 Matrose und 1 Schiffsjunge,
über 750 bis 1000 t	1 Matrose und 1 Schiffsjunge mit mindestens zwei Jahren Fahrzeit,
über 1000 t	2 Matrosen und 1 Schiffsjunge.

(2) Motorgüterschiffe mit einer Tragfähigkeit über 1000 t, bei denen der Vermerk nach § 32 Abs. 2 Satz 1 in das Schiffszeugnis eingetragen ist, gelten hinsichtlich der Bemannung als Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft.

(3) Außer dem Schiffsführer muß wenigstens ein Angehöriger der Mindestbemannung den Motor anlassen und abstellen können.

(4) Auf der Elbe und ihren Nebenflüssen kann die Untersuchungsbehörde auf Antrag zulassen, daß auf Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit bis 100 t der Schiffsjunge entfällt, wenn

1. der Schiffsführer geistig und körperlich geeignet ist, die Mehrverantwortung zu tragen, und
2. das Fahrzeug
   a) nur bei Tag fährt,
   b) keine explosions- oder feuergefährlichen Güter befördert und
   c) nur im Nahverkehr eingesetzt ist. Als Nahverkehr gilt auf der Unterelbe der Verkehr vom Hamburger Hafen abwärts bis zur Linie Freiburg-Störmündung.

§ 70

Diesel-Motorschlepper

(1) Die Mindestbemannung der Diesel-Motorschlepper beträgt bei einer Maschinenleistung

bis 150 PSe	1 Schiffsjunge,
über 150 bis 250 PSe	1 Matrose,
über 250 bis 400 PSe	1 Matrose und 1 Schiffsjunge,
über 400 bis 600 PSe	2 Matrosen,
über 600 PSe	2 Matrosen und 1 Maschinist.

(2) Auf der Weser ist auf Diesel-Motorschleppern mit einer Maschinenleistung über 150 bis 250 PSe zusätzlich ein Schiffsjunge erforderlich.

(3) Auf dem Neckar, dem Main, der Lahn, der Mosel, der Saar und dem Schiffahrtsweg Rhein-Kleve entfällt auf Diesel-Motorschleppern mit einer Maschinenleistung über 250 bis 400 PSe der Schiffsjunge.

(4) Diesel-Motorschlepper mit einer Maschinenleistung bis 600 PSe, deren Motor nicht vom Steuerstand aus bedient wird, müssen zusätzlich einen Maschinisten mitführen. Wird der Motor vom Steuerstand aus bedient, so muß außer dem Schiffsführer wenigstens ein Angehöriger der Mindestbemannung den Motor anlassen und abstellen können.

§ 71

Sauggas-Motorschlepper

Die Mindestbemannung der Sauggas-Motorschlepper beträgt bei einer Maschinenleistung

bis 400 PSe	1 Matrose und 1 Maschinist,
über 400 bis 600 PSe	1 Matrose, 1 Schiffsjunge und 1 Maschinist,
über 600 PSe	2 Matrosen und 1 Maschinist.

§ 72

Dampfschlepper

(1) Die Mindestbemannung der Dampfschrauben- und Dampfradschlepper beträgt bei einer Maschinenleistung

bis 100 PSi	1 Schiffsjunge und 1 Maschinist,
über 100 bis 400 PSi	1 Matrose, 1 Maschinist und 1 Heizer,
über 400 PSi	1 Matrose, 1 Maschinist und 2 Heizer.

(2) Auf den westdeutschen Kanälen entfällt auf Dampfschleppern mit einer Maschinenleistung über 400 PSi ein Heizer.

(3) Bei Dampfschraubenschleppern kann die Untersuchungsbehörde die vorgeschriebene Zahl der Heizer je nach Lage, Anzahl, Bauart und Bedienungsweise der Kessel erhöhen oder herabsetzen. Sie kann gestatten, daß die Arbeiten des Heizers und des Maschinisten von einer Person ausgeführt werden.

§ 73

Fahrgastschiffe

(1) Die Mindestbemannung der Fahrgastschiffe, ausgenommen Fähren, beträgt bei einer höchstzulässigen Fahrgastzahl

bis 50 Personen	1 Schiffsjunge,
von 51 bis 300 Personen	1 Matrose,
von 301 bis 400 Personen	1 Matrose und 1 Schiffsjunge,

von 401 bis 700 Personen	2 Matrosen,
von 701 bis 1100 Personen	2 Matrosen und 1 Schiffsjunge,
von 1101 bis 1600 Personen	3 Matrosen,
über 1600 Personen	4 Matrosen.

(2) Bei einer höchstzulässigen Fahrgastzahl von mehr als 500 Personen muß auf der Elbe unterhalb der oberen Grenze des Hamburger Hafens und auf der Weser unterhalb der Bremer Weserschleuse außer dem Schiffsführer ein Matrose das für die jeweilige Strecke notwendige Schifferpatent besitzen.

(3) Motorfahrgastschiffe, deren Motor nicht vom Steuerstand aus bedient wird oder deren höchstzulässige Fahrgastzahl 300 Personen überschreitet, müssen einen Maschinisten mitführen. Wird der Motor vom Steuerstand aus bedient, so gilt § 70 Abs. 4 Satz 2.

(4) Bei Dampffahrgastschiffen setzt die Untersuchungsbehörde das Maschinenpersonal nach § 72 fest.

§ 74

Sonstige Fahrzeuge

Für Fahrzeuge, die nicht unter die §§ 68 bis 73 fallen (z. B. Fähren, schwimmende Geräte), setzt die Untersuchungsbehörde Art und Umfang der Mindestbemannung jeweils entsprechend der Größe, Bauart und Ausrüstung des Fahrzeugs fest.

§ 75

Abweichungen

(1) Bei Motorgüterschiffen und Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft, die nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen ausgerüstet sind und deren Tragfähigkeit 750 t übersteigt, ist die Mindestbemannung, wenn sie nur aus Matrosen besteht, um einen Schiffsjungen zu verstärken; gehört bereits ein Schiffsjunge zur Mindestbemannung, so ist er durch einen Matrosen zu ersetzen.

(2) Bei allen Fahrzeugen kann die Untersuchungsbehörde die Mindestbemannung verstärken, wenn nach Größe, Bauart, Ausrüstung und Zweckbestimmung des Fahrzeugs anzunehmen ist, daß die Mindestbemannung nach den §§ 68 bis 73 nicht unter allen Umständen zu seinem sicheren Betrieb ausreicht.

(3) Bei Schleppern (§§ 70 bis 72), die nach dem Schiffszeugnis nur zur Fahrt in Häfen, auf Reeden oder auf kurzen Strecken bestimmt sind, kann die Untersuchungsbehörde eine andere Mindestbemannung festsetzen, wenn die Umstände dies erfordern oder zulassen.

(4) Bei Fahrzeugen, die nur auf der Elbe und ihren Nebenflüssen unterhalb der oberen Grenze des Hamburger Hafens verkehren sollen, kann die Untersuchungsbehörde auf Antrag zulassen, daß Schiffsjungen durch Angehörige der Decksmannschaft ersetzt werden, die in keinem Lehrverhältnis stehen, wenn sie hinsichtlich Mindestalter und Fahrzeit den an die Schiffsjungen gestellten Anforderungen entsprechen.

§ 76

Ausnahmebewilligung

(1) Die Untersuchungsbehörde kann die Mindestbemannung eines Fahrzeugs auf Antrag durch schriftliche Ausnahmebewilligung für eine Fahrt um eine Person herabsetzen, wenn es dem Schiffsführer trotz nachgewiesener Bemühungen nicht möglich ist, die Bemannung zu vervollständigen. Diese Erleichterung ist nur zulässig, wenn der Schiffsführer geistig und körperlich geeignet ist, die Mehrverantwortung zu tragen und das Fahrzeug manövrierfähig bleibt. Wird die Ausnahmebewilligung dadurch veranlaßt, daß ein Schiffsjunge die Schifferberufsschule besucht, so kann sie für die Dauer des Schulbesuchs erteilt werden.

(2) Ist Untersuchungsbehörde die Schiffsuntersuchungskommission, so erteilt der Vorsitzende die Ausnahmebewilligung.

§ 77

Flöße

(1) Auf der Weser (einschließlich ihrer Quell- und Nebenflüsse) und auf den westdeutschen Kanälen besteht die Mindestbemannung der Flöße aus dem Floßführer und einem Flößer. Flöße, die mehr als 120 Festmeter Rauminhalt haben oder länger als 57,5 m oder breiter als 8 m sind, sind mit einem weiteren Flößer zu bemannen. Auf der Weser (einschließlich ihrer Quell- und Nebenflüsse) oberhalb der Bremer Weserschleuse ist der weitere Flößer bei einem Wasserstand über + 250 cm am Pegel Hann.-Münden auf allen Flößen erforderlich.

(2) Auf dem Main besteht die Mindestbemannung geschleppter Flöße über 200 qm Oberfläche aus dem Floßführer und einem Flößer. Geschleppte Flöße bis 200 qm Oberfläche brauchen nur mit dem Floßführer bemannt zu sein.

IV. TEIL

Untersuchungsverfahren

§ 78

Schiffsuntersuchungskommissionen

(1) Bei den Wasser- und Schiffahrtsämtern Kiel, Hamburg, Lübeck, Lauenburg, Bremen, Emden, Minden-Weser, Münster, Duisburg-Rhein, Köln, Koblenz-Rhein, Mainz, Frankfurt (Main), Würzburg, Mannheim, Speyer und Heilbronn wird je eine Schiffsuntersuchungskommisssion gebildet.

(2) Die Schiffsuntersuchungskommission besteht aus einem Beamten der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes als Vorsitzendem, einem weiteren Angehörigen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes oder einem Angehörigen einer Hafenverwaltung und aus vereidigten Sachverständigen. Als Sachverständige sind zu berufen

1. Schiffbaukundige und Personen, die mit dem Bau von Schiffsmaschinen vertraut sind,
2. ein oder mehrere Binnenschiffer mit Schifferpatent.

(3) Die Mitglieder der Schiffsuntersuchungskommission werden von der Wasser- und Schiffahrtsdirektion ernannt. Ein Mitglied ist im Benehmen mit der zuständigen Gewerkschaft zu berufen. Für jeden Sachverständigen ist ein vereidigter Vertreter zu bestellen. Vertreter des Vorsitzenden und des Angehörigen der Wasser- und Schiffahrts- oder Hafenverwaltung können auch vereidigte Sachverständige sein.

(4) Die Schiffsuntersuchungskommission ist beschlußfähig, wenn außer dem Vorsitzenden je ein Sachverständiger der in Absatz 2 Nr. 1 und 2 genannten Gruppen anwesend ist. Die Schiffsuntersuchungskommission beschließt mit Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

§ 79

Anmeldung zur Untersuchung

(1) Das Fahrzeug ist vom Eigentümer oder, wenn ein Ausrüsterverhältnis besteht, vom Ausrüster bei der Untersuchungsbehörde mittels Vordrucks nach dem Muster der Anlage 3 zur Untersuchung anzumelden. Soweit Untersuchungsbehörde die Schiffsuntersuchungskommission ist, kann der Eigentümer beziehungsweise der Ausrüster sich für die erste und für jede nachfolgende Untersuchung an jede der in § 78 Abs. 1 genannten Schiffsuntersuchungskommissionen wenden.

(2) Bei Fahrgastschiffen und Fähren, ausgenommen Fährnachen, sind der Anmeldung die prüffähigen Unterlagen für die Berechnung der Stabilität des Schiffskörpers und die Auswertung des Krängungsversuchs beizufügen.

§ 80

Umfang der Untersuchung

(1) Die Untersuchung erstreckt sich auf das gesamte Fahrzeug mit Ausnahme der überwachungsbedürftigen Anlagen im Sinne des § 24 der Gewerbeordnung. Sie kann insoweit entfallen, als der Eigentümer oder, wenn ein Ausrüsterverhältnis besteht, der Ausrüster durch die Bescheinigung einer Schiffsklassifikationsgesellschaft nachweist, daß Bau und Ausrüstung des Fahrzeugs den vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Bauvorschriften entsprechen. Die Mindestbemannung ist in jedem Fall von der Untersuchungsbehörde festzusetzen.

(2) Bei der Nachuntersuchung soll auch der Zustand des Fahrzeugbodens geprüft werden (Bodenuntersuchung). Hiervon kann abgesehen werden

1. unter der Auflage, daß der Eigentümer die Bodenuntersuchung innerhalb einer von der Untersuchungsbehörde festgesetzten Frist durch einen von ihr anerkannten Sachverständigen vornehmen läßt, oder
2. wenn die Bodenuntersuchung erst kurze Zeit zurückliegt, so daß ihre Wiederholung im Hinblick auf die bauliche Beschaffenheit des Fahrzeugs entbehrlich erscheint.

(3) Bei der Sonderuntersuchung und bei der Untersuchung von Amts wegen bestimmt die Untersuchungsbehörde den Umfang der Untersuchung.

(4) Das Fahrzeug ist ausgerüstet, gereinigt und unbeladen zur Untersuchung vorzuführen. Der Eigentümer oder, wenn ein Ausrüsterverhältnis besteht, der Ausrüster oder deren Vertreter hat bei der Untersuchung Hilfe zu leisten. Auf Verlangen hat er einen Nachen mit zwei Mann bereitzustellen. Falls die Untersuchungsbehörde es für notwendig hält, sind Probefahrten auszuführen.

(5) Die Untersuchungsbehörde kann, wenn Zweifel an der Stabilität eines Fahrzeugs bestehen, die Stabilität durch einen Krängungsversuch nachprüfen und die Beibringung der hierfür erforderlichen Unterlagen verlangen.

(6) Schiebe- und Ziehboote sind als Zubehör gleichzeitig mit dem Hauptfahrzeug zur Untersuchung vorzuführen. Bei der Untersuchung ist auch die Verbindung des Ziehboots oder des Schiebeboots mit dem Hauptfahrzeug zu prüfen.

§ 81

Eintragungen in das Schiffszeugnis

(1) In das Schiffszeugnis müssen seine Geltungsdauer, das Ergebnis jeder Untersuchung oder ein Hinweis auf die Bescheinigung einer Schiffsklassifikationsgesellschaft, die Ausrüstung, die Mindestbemannung, Erweiterungen und Beschränkungen des Fahrbereichs sowie etwaige Auflagen und Erleichterungen eingetragen werden.

(2) Die Schiffszeugnisse sind in laufender Nummernfolge zu erteilen. Die Untersuchungsbehörde hat eine Abschrift aufzubewahren.

(3) Der Untersuchungsbehörde, die das Schiffszeugnis erteilt hat, sind spätere Eintragungen durch eine andere Untersuchungsbehörde mitzuteilen.

§ 82

Geltungsdauer des Schiffszeugnisses

(1) Die Geltungsdauer des Schiffszeugnisses beträgt bei

Fahrgastschiffen	5 Jahre,
Fähren	5 Jahre,
Tankschiffen	4 Jahre,
sonstigen Fahrzeugen mit eigener Triebkraft	10 Jahre,
sonstigen Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft	12 Jahre.

Tankschiffe, die zur Beförderung brennbarer Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von über 100° C oder von nicht gefährlichen Gütern bestimmt sind, werden den sonstigen Fahrzeugen mit eigener oder ohne eigene Triebkraft gleichgestellt.

(2) Ergibt die Nachuntersuchung oder die Untersuchung auf besonderen Antrag, daß das Fahrzeug fahrtauglich ist, so wird die Geltungsdauer des Schiffszeugnisses um die in Absatz 1 genannte Frist verlängert.

(3) Die Untersuchungsbehörde kann die Frist nach Absatz 1 bis auf die Hälfte abkürzen, wenn dies nach dem Untersuchungsergebnis geboten erscheint.

§ 83

Zweitschrift des Schiffszeugnisses

(1) Ist das Schiffszeugnis verlorengegangen oder unbrauchbar geworden, so hat die Untersuchungsbehörde, die es erteilt hat, auf Antrag eine Zweitschrift auszustellen, die als solche zu bezeichnen ist.

(2) Mit Aushändigung der Zweitschrift wird die Urschrift ungültig.

§ 84

Zurückbehaltung und Einziehung des Schiffszeugnisses

(1) Nach jeder Untersuchung, die nach der Erteilung des Schiffszeugnisses vorgenommen wird, kann die Untersuchungsbehörde das Schiffszeugnis unter schriftlicher Mitteilung der festgestellten Mängel zurückbehalten, bis diese beseitigt sind. Auf Antrag kann sie eine befristete Weiterverwendung des Fahrzeugs unter Auflagen gestatten, wenn die Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht gefährdet erscheint.

(2) Ungültige Schiffszeugnisse hat der Eigentümer oder, wenn ein Ausrüsterverhältnis besteht, der Ausrüster an die Untersuchungsbehörde zurückzugeben.

§ 85

Auskunft

Personen, die ein berechtigtes Interesse nachweisen, ist eine beglaubigte Abschrift des Schiffszeugnisses oder Auskunft über seinen Inhalt zu erteilen.

§ 86

Gebühren

Die Kosten der Untersuchung des Fahrzeugs und der in dieser Verordnung vorgesehenen Nebenleistungen trägt der Eigentümer oder, wenn ein Ausrüsterverhältnis besteht, der Ausrüster nach der Gebührenordnung der Anlage 5. Die Kosten einer Untersuchung von Amts wegen trägt der Eigentümer bzw. Ausrüster nur dann, wenn sich die Annahme nach § 11 bestätigt.

V. TEIL

Straf-, Schluß- und Übergangsbestimmungen

§ 87

Strafbestimmungen

(1) Nach § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs wird bestraft, wer

1. als Schiffsführer
   a) ein auf der befahrenen Strecke nicht zum Verkehr zugelassenes oder unvorschriftsmäßig bemanntes Fahrzeug oder ein den Bestimmungen der §§ 64 und 65 nicht entsprechendes oder unvorschriftsmäßig bemanntes Floß führt,
   b) ein Fahrzeug den im Schiffszeugnis eingetragenen Beschränkungen zuwider verwendet,
   c) mit seinem Fahrzeug der Bestimmung des § 62 zuwider Fahrgäste befördert oder der Bestimmung des § 29 Abs. 1 und 3 zuwider ein anderes Fahrzeug schleppt,
   d) eine Flüssiggasanlage für Heiz-, Koch-, Kühl- oder Beleuchtungszwecke entweder selbst betreibt oder ihren Betrieb an Bord zuläßt, ohne daß der Vermerk nach § 21 Abs. 3 im Schiffszeugnis eingetragen ist, oder der Bestimmung des § 22 zuwider eine solche Flüssiggasanlage an Bord nimmt (§ 22 Abs. 1) oder benutzt (§ 22 Abs. 2) oder ihre Anbordnahme oder Benutzung zuläßt,
   e) Behälter für Otto-Kraftstoff den Bestimmungen des § 38 Abs. 1 und 2 zuwider unterbringt oder aufstellt oder
   f) der Pflicht zur Mitführung oder Vorlage der Urkunden nach § 66 Abs. 4 und 5 nicht nachkommt;
2. als Eigentümer oder Ausrüster
   a) die Verwendung eines in Nummer 1 Buchstabe a genannten Fahrzeugs oder Floßes zuläßt,
   b) der Bestimmung des § 29 zuwider andere Fahrzeuge schleppen oder der Bestimmung des § 62 zuwider Fahrgäste befördern läßt,
   c) der Verpflichtung zur Sonderuntersuchung (§ 9 Satz 1) nicht nachkommt,
   d) den Verpflichtungen aus § 7 und § 12 Abs. 2 Satz 4 nicht nachkommt,
   e) das Schiffszeugnis nicht berichtigen läßt (§ 4 Abs. 2) oder
   f) die Inbetriebnahme einer Flüssiggasanlage nach Nummer 1 Buchstabe d zuläßt, ohne daß der Vermerk nach § 21 Abs. 3 im Schiffszeugnis eingetragen ist, oder zuläßt, daß eine solche Flüssiggasanlage der Bestimmung des § 22 zuwider an Bord genommen (§ 22 Abs. 1) oder benutzt wird (§ 22 Abs. 2).

(2) Die Strafdrohungen des Absatzes 1 Nr. 2 gelten auch für den gesetzlichen Vertreter des Eigentümers oder Ausrüsters und für die Mitglieder des zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organs von juristischen Personen, die Eigentümer oder Ausrüster des Fahrzeugs sind.

§ 88

Sonderbestimmung für die westdeutschen Kanäle

Bei Fahrzeugen mit eigener Triebkraft gilt die Erteilung des Schiffszeugnisses als Genehmigung im Sinne des § 2 des preußischen Gesetzes, betreffend das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippekanal vom 30. April 1913 (Preußische Gesetzsammlung S. 217) zum Befahren der Schiffahrtstraßen, die dem staatlichen Schleppmonopol unterliegen.

§ 89

Inkraftsetzung und Änderung von Vorschriften

(1) § 10 Nr. 3 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135) tritt am 1. September 1958 in Kraft, jedoch wird der dort vorgesehene Zulassungsvermerk auch vor diesem Zeitpunkt erteilt.

(2) Die Verordnung über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 27. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 734) wird wie folgt geändert:

1. § 1 erhält folgende Fassung:

„§ 1

Die Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen (Anlage 2 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950 — Bundesgesetzbl. S. 371, 389) werden auf den Bundeswasserstraßen mit Ausnahme des Rheins und der Donau eingeführt."

2. § 2 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

„2. nach Artikel 17 die Wasser- und Schiffahrtsämter Mannheim, Würzburg, Duisburg-Rhein, Emden, Minden-Weser, Bremen und Hamburg,".

§ 90

Außerkrafttreten von Vorschriften

(1) Es treten außer Kraft

1. die Vorschriften über die Erteilung von Schiffspatenten (Schiffsattesten) und über die regelmäßige Untersuchung der Schiffe auf den westdeutschen Kanälen vom 26. April 1924 (Reichs-Verkehrs-Blatt Abt. B S. 81),

2. die Erste, Zweite und Dritte Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung über die Sicherheitsanforderungen, denen See- und Binnenschiffe auf der Elbe genügen müssen, vom 4. Januar 1928 (Reichsgesetzbl. II S. 5), vom 5. Dezember 1929 (Reichsgesetzbl. II S. 748) und vom 18. Juni 1932 (Reichsgesetzbl. II S. 151),

3. die Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten in Tankfahrzeugen auf der Elbe vom 6. Dezember 1929 (Reichsgesetzbl. II S. 751),

4. die Verordnung betreffend die Zulassung von Selbstfahrern auf den westdeutschen Kanälen und auf dem Mittellandkanal, erlassen vom Oberpräsidenten der Provinz Westfalen am 1. August 1938 (Amtsblatt der Regierung in Minden Nr. 33 vom 2. August 1938 und Sonderbeilage zum Amtsblatt der Regierung zu Osnabrück Nr. 34 vom 27. August 1938) und vom Oberpräsidenten der Provinz Hannover (Wasserstraßendirektion) am 1. August 1938 (Sonderbeilage zum Amtsblatt der Regierung Hildesheim Nr. 33 vom 20. August 1938),

5. die Polizeiverordnung des Oberpräsidenten der Provinz Schleswig-Holstein, betr. besondere Vorschriften für den Elbe-Lübeck-Kanal nach Inkrafttreten der Deutschen Binnenschiffahrtpolizeiverordnung vom 29. März 1940 (Amtsblatt der Regierung Schleswig S. 65),

6. die Polizeiverordnung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen über die Bemannung von Fahrgastschiffen auf der Unterweser vom 5. September 1950 (Verkehrsblatt S. 282),

7. die Schiffahrtspolizeiverordnung der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung in Aurich, betreffend Bemannung der Fahrzeuge auf der Ems von Papenburg bis zur Seegrenze und auf der Leda vom 26. März 1952 (Amtsblatt der Regierung in Aurich Nr. 9 vom 5. April 1952 S. 25),

8. die Schiffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hannover über die Bemannung von Fahrgastschiffen im Stromgebiet der Weser und auf dem Mittellandkanal im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hannover vom 14. April 1950 (Verkehrsblatt S. 272),

9. die Schiffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Münster über die Bemannung von Fahrgastschiffen auf dem Dortmund-Ems-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal vom 31. August 1950 (Verkehrsblatt S. 282),

10. Artikel 7 Abs. 3 der Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135),

11. die nachfolgenden Bestimmungen, soweit sie noch nicht auf Grund anderer Rechtsvorschriften außer Kraft getreten sind,

a) der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem Neckar vom

17. April 1894 (Württembergisches Regierungsblatt S. 89),

16. April 1894 (Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 149),

17. April 1894 (Hessisches Regierungsblatt S. 97),

b) der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf der Weser von Hann.-Münden bis zur Kaiserbrücke in Bremen vom

27. Februar 1907 (Sonderbeilage zum Amtsblatt der Regierungen Kassel Nr. 13, Hildesheim Nr. 13, Hannover Nr. 12, Minden Nr. 13 und Stade Nr. 13),

8. April 1907 (Braunschweigische Gesetz- und Verordnungssammlung S. 59),
27. Februar 1907 (Lippische Gesetzsammlung S. 605),
12. März 1907 (Bremisches Gesetzblatt S. 31),
5. März 1907 (Oldenburgisches Gesetzblatt S. 501)

und der zu ihrer Erstreckung auf die Quell- und Nebenflüsse der Weser ergangenen Polizeiverordnungen des Oberpräsidenten der Provinz Hannover vom

4. Juni 1913 (Amtsblatt für den Regierungsbezirk Hannover S. 167),
23. Juni 1925 (Amtsblatt der Regierung Hannover S. 138),
13. August 1927 (Amtsblatt der Regierung Hannover S. 177),
31. August 1928 (Amtsblatt der Regierung Kassel S. 205),

c) der Schiffahrts-Polizeiordnung für den kanalisierten Main vom 3. April 1925 (Reichsgesetzbl. II S. 123),

d) der Anlage zur Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung über die an Flöße auf der Elbe zu stellenden Anforderungen vom 9. Dezember 1926 (Reichsgesetzbl. II S. 752),

e) der Strom- und Schiffahrt-Polizeiverordnung für die Binnenschiffahrt und Flößerei auf der Unterweser vom 7. Dezember 1927 (Reichsgesetzbl. II S. 1109),

f) der Polizeiverordnung des Oberpräsidenten der Provinz Sachsen (Elbstrombauverwaltung), betreffend den gewerbsmäßigen Betrieb der Personenschiffahrt mit Fahrzeugen mit eigener Triebkraft auf der Ilmenau von Lüneburg (Abtsmühle) bis zur Elbe, vom 28. März 1928 (Amtsblatt der Regierung Lüneburg S. 70),

g) der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle vom 23. Juli 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 266)

mit allen dazu ergangenen Änderungen, Ergänzungen und Durchführungsvorschriften.

(2) Binnenwärts der Grenze der Seefahrt (§ 1 der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 3. August 1951 — Bundesgesetzbl. II S. 155) sind im Geltungsbereich dieser Verordnung nicht mehr anzuwenden

1. die Verordnung, betreffend Sicherung und Beförderung von Passagieren mit Dampfschiffen auf der Elbe vom 9. Mai 1913 (Amtsblatt der Hansestadt Hamburg S. 271) für Fahrzeuge, die nicht ausschließlich zur Verwendung im Hamburger Hafen bestimmt sind,
2. die Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten in Schleswig über den Gewerbebetrieb der Personenbeförderung mit Dampf- und Motorfahrzeugen auf dem Wasser vom 19. Dezember 1931 (Amtsblatt der Regierung Schleswig 1932 S. 16),
3. die Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten in Schleswig über die gewerbsmäßige Benutzung von Ruderbooten, Segelbooten und Bootsfähren zur Personenbeförderung vom 19. Dezember 1931 (Amtsblatt der Regierung Schleswig 1932 S. 22),
4. die Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten in Aurich über die Zulassung von Dampf-, Motor- und Segelfahrzeugen zur Fahrgastbeförderung vom 15. Juni 1936 (Sonderbeilage zum Amtsblatt der Regierung Aurich Nr. 25),
5. die in örtlichen Fährvorschriften enthaltenen Bestimmungen über Bau, Ausrüstung, Bemannung und Untersuchung der Fährfahrzeuge

mit allen dazu ergangenen Änderungen, Ergänzungen und Durchführungsvorschriften.

§ 91
Fahrtauglichkeitsbescheinigungen nach bisherigem Recht

(1) Fahrtauglichkeitsbescheinigungen (Schiffszeugnisse, Schiffspatente, Schiffsatteste), die auf Grund der nach § 90 außer Kraft getretenen oder nicht mehr anwendbaren Vorschriften erteilt worden sind, gelten bis zu ihrem Ablauf, jedoch bei Fahrgastschiffen, Tankschiffen und Fähren längstens bis zum 31. August 1958, bei allen sonstigen Fahrzeugen längstens bis zum 31. August 1960 weiter. Tankschiffe, die zur Beförderung brennbarer Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von über 100° C oder von nicht gefährlichen Gütern bestimmt sind, werden den sonstigen Fahrzeugen gleichgestellt.

(2) Unabhängig von der Bestimmung des Absatzes 1 müssen Fahrzeuge, deren Fahrtauglichkeitsbescheinigung weiter gilt, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung ab nach den Bestimmungen des Dritten Teils bemannt sein. Die Mindestbemannung muß bis zum 31. August 1957 in die Fahrtauglichkeitsbescheinigung eingetragen sein.

§ 92
Vorübergehende Erleichterungen

(1) Fahrzeuge, die nach bisherigem Recht ohne Fahrtauglichkeitsbescheinigung zum Verkehr zugelassen waren, sind bis zum 31. August 1957 von der Zulassung nach § 3 Abs. 1 befreit. Jedoch müssen sie vom 1. September 1956 ab nach den Bestimmungen dieser Verordnung bemannt sein.

(2) Die Untersuchungsbehörde kann Fahrzeuge, die beim Inkrafttreten dieser Verordnung bereits in Dienst gestellt oder im Bau befindlich waren,

von den Erfordernissen des § 13 Abs. 3 Satz 1, § 15 Abs. 2, § 30 Abs. 2, § 35 Abs. 3, § 40 Abs. 1, § 42 Abs. 1, §§ 52, 53, 55 Abs. 2 und 3, §§ 56 und 63 befreien, wenn die Schiffssicherheit ausreichend gewährleistet erscheint. Die Befreiung wird in das Schiffszeugnis eingetragen. Sie gilt bis zur ersten Untersuchung nach dieser Verordnung auch ohne Eintragung als erteilt.

§ 93

Geltung in Berlin

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 11 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt auch im Land Berlin.

§ 94

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 1. September 1956 in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 treten in Kraft

1. am 1. September 1958
   die §§ 18, 19, 23, 30 Abs. 5, §§ 31, 35 Abs. 2, §§ 37, 40 Abs. 2, §§ 43, 44 Abs. 1, 2 und 6, §§ 45, 46 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 und 3, §§ 47, 48, 49, 57 58 und 59,
2. am 1. September 1960
   die §§ 27, 30 Abs. 3 Satz 1, §§ 33 und 61.

Bonn, den 18. Juli 1956.

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Anlage 1

(Originalgröße DIN B 6)

(Innendeckel)

Bemerkungen:

1. Das Fahrzeug darf auf Grund dieses Schiffszeugnisses nur so lange zur Schiffahrt verwendet werden, als es sich in dem im Schiffszeugnis angegebenen Zustand befindet.
2. Nach jeder wesentlichen Änderung oder Instandsetzung darf das Fahrzeug erst wieder in Fahrt gesetzt werden, nachdem es erneut untersucht worden ist.
3. Jede Namensänderung, jeder Eigentumswechsel, jede Begründung oder Änderung eines Ausrüsterverhältnisses und jede neue Eichung sind der Untersuchungsbehörde unter Vorlage des Schiffszeugnisses mitzuteilen.
4. Das Schiffszeugnis ist an Bord mitzuführen.
5. Eintragungen und Änderungen dürfen nur von Untersuchungsbehörden vorgenommen werden. Sie sind zu bescheinigen und mit Dienststempel zu versehen.

(Seite 1)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Schiffszeugnis

auf Grund der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

Nr. ....

der Untersuchungsbehörde

....

(Seite 2)

Name und Wohnort/Sitz *) des Eigentümers: ....

....

Name und Wohnort/Sitz *) des Ausrüsters: ....

....

Name des Fahrzeugs: ....

Ort der Ausstellung und Nummer des Schiffsbriefs: ....

....

Art des Fahrzeugs: ....

Erbaut von ....

am .... 19..........

Tragfähigkeit/Wasserverdrängung *): .... t ....

Eichschein Nr.: .... vom .... 19..........

des Schiffseichamts: ....

Größte Länge (Ruder nicht einbegriffen): .... m

Größte Breite: .... m

Höchstzulässige Fahrgastzahl *): ....

Höchstzulässiges Gesamtgewicht für Güter und Vieh (§ 54) *): ....

....

Maschinenleistung *): .... PS indiziert *)

.... PS effektiv *)

Kesselheizfläche *) **): ....

Das Fahrzeug ist — ist nicht *) — mit maschinellen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen ausgerüstet.

Zahl der Laderäume *): ....

Zeichen auf den vordersten Einsenkungsmarken/Eichmarken *)

0	(nach vorn)

Das vorstehend beschriebene Fahrzeug ist auf Grund — eigener Untersuchung —*) und —*) der Bescheinigung der ....

.... —*)

vom .... 19.......... für fahrtauglich befunden worden.

Es wird zum Verkehr auf ....

....

....

....

....

....

zugelassen (§ 3).

*) Nichtzutreffendes streichen

**) Fläche der Wasserseite

(Seite 3)

Einsenkungsmarken (§ 24),
Tiefgangsanzeiger und Schraubentiefgangsanzeiger (§ 25)

Die zulässige tiefste Einsenkung ist an jeder Seite des Fahrzeugs durch .... — Einsenkungsmarken*) — und —*) die obersten Eichmarken*) gekennzeichnet. An jeder Seite des Fahrzeugs sind — ist*) — zwei/drei*) Tiefgangsanzeiger*) — und —*) ein Schraubentiefgangsanzeiger*) angebracht. Die ....

Eichskalen dienen als Tiefgangsanzeiger*); die Zahlen für den Tiefgang sind hinzugefügt*).

Freibord auf Seeschiffahrtstraßen:

.... cm unter dem tiefsten Punkt, über dem das Fahrzeug nicht mehr wasserdicht ist*).

.... cm unter der Oberkante des Gangbords*).

*) Nichtzutreffendes streichen

(Seite 4)

Ausrüstung
(§§ 46 bis 50)

Anzahl	Art	Länge m	Durchm. oder Stärke mm	Gewicht kg	Bemerkungen
	Megaphon				
	Landesteg				
	Raumleitern				
	Handlenzpumpen				
	Fender, Reibhölzer, Schorbäume, Bundstaken				
	Feuerlöschgeräte				
	....				
	....				
	....				
	....				
	Außenbordtreppe oder -leiter *)				
	Lecksegel, Lukenpersennige *)				
	Beiboot *)				
	Rettungsmittel				
	Rettungsringe				
	Schwimmwesten				
	sonstige				
	....				
	....				
	....				
	Anker				
	Buganker				
	Heckanker				
	....				
	....				
	Ankerketten, -drähte				
	....				
	....				
	....				
	....				
	Trossen, Drähte				
	....				
	....				
	....				
	....				
	Sonstige Gegenstände *)				
	....				
	....				
	....				
	....				
	....				

Zur Abgabe der vorgeschriebenen Sicht- und Schallzeichen sind vorhanden:

....

....

....

....

*) Nichtzutreffendes streichen

(Seite 5)

Mindestbemannung
(außer dem Schiffsführer) *)

Matrosen:	
Schiffsjungen:	
Maschinisten:	
Heizer:	
Fährgehilfen:	
Fährjungen:	

Eintragungen nach § 68 Abs. 2 bis 4, § 69 Abs. 4, § 70 Abs. 2 bis 4, § 75 Abs. 4

....

....

....

....

....

....

....

Das Schiffszeugnis ist gültig bis zum .... 19........

...., den .... 19..........

Dienst-
stempel

Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

....

....

....

....

....

Zusammen: ....

*) Eintragung in Buchstaben

(Seite 6)

**Wechsel des Eigentümers,
des Ausrüsters oder des Namens des Fahrzeuges**
(§ 4 Abs. 2)

Wechsel des Eigentümers: ....

Dienst-
stempel

.........., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Eigentümers: ....

Dienst-
stempel

.........., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Eigentümers: ....

Dienst-
stempel

.........., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Ausrüsters: ....

Dienst-
stempel

.........., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Ausrüsters: ....

Dienst-
stempel

.........., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Ausrüsters: ....

Dienst-
stempel

.........., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Namens: ....

Dienst-
stempel

.........., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Namens: ....

Dienst-
stempel

.........., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

(Seite 7)

Schlepperlaubnis
(§ 29 Abs. 3)

Das Fahrzeug kann unter folgenden Voraussetzungen zum Schleppen verwendet werden: ....

....

....

....

....

(bei nachträglicher Erteilung) Gebühren *): ....

...., den .... 19..........

Dienst-
stempel

Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

*) Nichtzutreffendes streichen

(Seiten 8 bis 11)

Besondere Bedingungen

(§ 62 Abs. 2 Satz 2, § 67 Abs. 1 Nr. 1, Vermerk gemäß Artikel 18 der internationalen Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten)

Bauart, Einrichtung und Ausrüstung entsprechen ....

....

....

Das Fahrzeug kann ....

....

bis zum *) .... verwendet werden.

Dienst-stempel

...., den .... 19..........

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Die vorstehende Frist wird verlängert bis zum ....

Dienst-stempel

...., den .... 19..........

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Die vorstehende Frist wird verlängert bis zum ....

Dienst-stempel

...., den .... 19..........

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Die vorstehende Frist wird verlängert bis zum ....

Dienst-stempel

...., den .... 19..........

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Die vorstehende Frist wird verlängert bis zum ....

Dienst-stempel

...., den .... 19..........

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

*) Nichtzutreffendes streichen

(Seite 12)

Beschränkungen des Verwendungszwecks
(§ 32 Abs. 2)
Beschränkungen und Erweiterungen des Fahrbereichs

....
....
....

Dienst-stempel

.................................., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde
....
Unterschrift

....
....
....

Dienst-stempel

.................................., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde
....
Unterschrift

Auflagen, Beschränkungen, Erleichterungen
(§ 63 Abs. 1, § 51 Abs. 2, § 92 Abs. 2)

....
....
....

Dienst-stempel

.................................., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde
....
Unterschrift

....
....
....

Dienst-stempel

.................................., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde
....
Unterschrift

....
....
....

Dienst-stempel

.................................., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde
....
Unterschrift

....
....
....

Dienst-stempel

.................................., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde
....
Unterschrift

....
....
....

Dienst-stempel

.................................., den .... 19..........
Die Untersuchungsbehörde
....
Unterschrift

(Seite 13)

Vermerk über Flüssiggasanlagen (§ 21)

Die auf dem Fahrzeug vorhandene(n) Flüssiggasanlage(n) *) für ...

ist (sind) *) von dem Sachverständigen ...

geprüft und lt. Bescheinigung vom ...
als ordnungsmäßig befunden worden. Die Anlage(n) wird (werden) *) hiermit zugelassen.

Weitere Vermerke (§ 21 Abs. 4): ...

Die Gültigkeit dieses Vermerks ist bis zum ... befristet.

..., den ... 19...

Dienststempel

Die Untersuchungsbehörde

...
Unterschrift

Gebühren: ...

Die Gültigkeit dieses Vermerks ist — auf Grund der Prüfung des Sachverständigen ... in ... lt. Bescheinigung vom ... *) — bis zum ... verlängert.

..., den ... 19...

Dienststempel

Die Untersuchungsbehörde

...
Unterschrift

Gebühren: ...

Die Gültigkeit dieses Vermerks ist — auf Grund der Prüfung des Sachverständigen ... in ... lt. Bescheinigung vom ... *) — bis zum ... verlängert.

..., den ... 19...

Dienststempel

Die Untersuchungsbehörde

...
Unterschrift

Gebühren: ...

Die Gültigkeit dieses Vermerks ist — auf Grund der Prüfung des Sachverständigen ... in ... lt. Bescheinigung vom ... *) — bis zum ... verlängert.

..., den ... 19...

Dienststempel

Die Untersuchungsbehörde

...
Unterschrift

Gebühren: ...

Die Gültigkeit dieses Vermerks ist — auf Grund der Prüfung des Sachverständigen ... in ... lt. Bescheinigung vom ... *) — bis zum ... verlängert.

..., den ... 19...

Dienststempel

Die Untersuchungsbehörde

...
Unterschrift

Gebühren: ...

Die Gültigkeit dieses Vermerks ist — auf Grund der Prüfung des Sachverständigen ... in ... lt. Bescheinigung vom ... *) — bis zum ... verlängert.

..., den ... 19...

Dienststempel

Die Untersuchungsbehörde

...
Unterschrift

Gebühren: ...

*) Nichtzutreffendes streichen

(Seiten 14 bis 18)

Verlängerungen der Gültigkeit des Schiffszeugnisses (§ 8)

Bescheinigung der .... Nachuntersuchung

Nr. ....

Die Untersuchungsbehörde ....

hat das oben bezeichnete Fahrzeug am .... 19........... nachuntersucht. *)

Der Untersuchungsbehörde wurde eine Bescheinigung der ....

....

vorgelegt *).

Die Untersuchung — und — *) die Bescheinigung *) hat (haben) *) ergeben, daß ....

....

....

Infolgedessen wird die Gültigkeit des Schiffszeugnisses hiermit bis zum ....
verlängert.

Auflagen *) (§ 80 Abs. 2 Nr. 1): ....

....

....

....

...., den .... 19..........

Dienst-
stempel

Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

....

Zusammen: ....

*) Nichtzutreffendes streichen

(Seiten 19 bis 21)

Bescheinigung der Sonderuntersuchung (§ 9), der Untersuchung auf besonderen Antrag (§ 10) oder von Amts wegen (§ 11)

Nr. ....

Die Untersuchungsbehörde ....

hat das oben bezeichnete Fahrzeug wegen Veränderung / Instandsetzung / Erweiterung des Fahrbereichs*) am .... 19........ einer Sonderuntersuchung / Untersuchung auf besonderen Antrag / Untersuchung von Amts wegen*) unterzogen.

Der Untersuchungsbehörde wurde die Bescheinigung der ....

....

vom .... 19........ vorgelegt*).

Danach hat das Fahrzeug folgende Veränderungen / Instandsetzungen erfahren*): ....

....

....

....

....

Die Untersuchung — und —*) die Bescheinigung*) hat (haben)*) ergeben, daß ....

....

....

....

Infolgedessen wird die Gültigkeitsdauer des Schiffszeugnisses hiermit bis zum .... 19........ verlängert.

...., den .... 19........

Dienst-
stempel

Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

....

Zusammen: ....

*) Nichtzutreffendes streichen

Raum für weitere Eintragungen:

Anlage 2

(Originalgröße DIN B 6)

Untersuchungsbehörde

....

Schiffszeugnis

auf Grund der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung
(§ 12 Abs. 1)

Nr. ....

Anhang zum Rheinschiffsattest Nr. ....

(ausgestellt von der Untersuchungskommission in .... am .... 19 ......)

Name und Wohnort / Sitz*) des Eigentümers: ....

....

Name und Wohnort / Sitz*) des Ausrüsters: ....

....

Name des Fahrzeugs: ....

Das vorgenannte Fahrzeug genügt auf Grund eigener Untersuchung — und —*) einer Bescheinigung der .... —*) vom .... 19 ....*) den Anforderungen der §§ 24, 25, 47, 48 — und 61 —*) der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung. Es wird daher zum Verkehr auf ....

....

....

.... zugelassen.

*) Nichtzutreffendes streichen

(Seite 2)

Einsenkungsmarken (§ 24),
Tiefgangsanzeiger und Schraubentiefgangsanzeiger (§ 25)

Die zulässige tiefste Einsenkung ist an jeder Seite des Fahrzeugs durch .... — Einsenkungsmarken*) — und —*) die obersten Eichmarken —*) gekennzeichnet. An jeder Seite des Fahrzeugs sind — ist — zwei/drei*) Tiefgangsanzeiger*) — und —*) ein Schraubentiefgangsanzeiger*) angebracht. Die

....

Eichskalen dienen als Tiefgangsanzeiger*); die Zahlen für den Tiefgang sind hinzugefügt*).

Freibord auf Seeschiffahrtstraßen:

.... cm unter dem tiefsten Punkt, über dem das Fahrzeug nicht mehr wasserdicht ist*).

.... cm unter der Oberkante des Gangbords*).

*) Nichtzutreffendes streichen

Ausrüstung
(§§ 47, 48)

Anzahl	Art	Bemerkungen
	Beiboot	
	Rettungsmittel	
	Rettungsringe	
	Schwimmwesten	
	sonstige	
	....	
	....	
	....	

(Seite 3)

Beschränkungen des Verwendungszwecks
(§ 32 Abs. 2),
Beschränkungen und Erweiterungen des Fahrbereichs

....

....

....

Dienst-
stempel

...., den .... 19..........

Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

....

....

....

Dienst-
stempel

...., den .... 19..........

Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Mindestbemannung
(außer dem Schiffsführer)*)

Matrosen:	
Schiffsjungen:	
Maschinisten:	
Heizer:	

Eintragungen nach § 68 Abs. 2 bis 4, § 69 Abs. 4, § 70 Abs. 2 bis 4, § 75 Abs. 4

....

....

....

....

....

....

....

Dieses Schiffszeugnis gilt nur in Verbindung mit dem oben genannten Rheinschiffsattest.

...., den .... 19..........

Dienst-
stempel

Die Untersuchungsbehörde

....
Unterschrift

Gebühren: ....

....

Zusammen: ....

*) Eintragung in Buchstaben

(Seiten 4 bis 6)

Wechsel des Eigentümers, des Ausrüsters oder des Namens des Fahrzeuges
(§ 4 Abs. 2)

Wechsel des Eigentümers: ....

Dienst-stempel

........................, den .... 19......

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Eigentümers: ....

Dienst-stempel

........................, den .... 19......

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Eigentümers: ....

Dienst-stempel

........................, den .... 19......

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Ausrüsters: ....

Dienst-stempel

........................, den .... 19......

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Ausrüsters: ....

Dienst-stempel

........................, den .... 19......

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Ausrüsters: ....

Dienst-stempel

........................, den .... 19......

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Namens: ....

Dienst-stempel

........................, den .... 19......

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Gebühren: ....

Wechsel des Namens: ....

Dienst-stempel

........................, den .... 19......

Die Untersuchungsbehörde

....

Unterschrift

Gebühren: ....

Raum für weitere Eintragungen:

Anlage 3

Antrag auf Untersuchung eines Fahrzeugs nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

Die — erste[1]) — Nach-[1]) — Sonder-[1]) — Untersuchung des nachstehend beschriebenen Fahrzeugs wird bei dem Wasser- und Schiffahrtsamt/der Schiffsuntersuchungskommission[1]) ....
wegen ....
beantragt.

1. Name und Wohnort/Sitz[1]) des Eigentümers: ....
....
2. Name und Wohnort/Sitz[1]) des Ausrüsters[1]): ....
....
3. Name des Fahrzeugs: ....
4. Ort der Ausstellung und Nummer des Schiffsbriefs: ....
....
5. Kurze Beschreibung des Fahrzeugs[2]): ....
....
....
6. Erbaut von ....
am .... 19....
Umgebaut von ....
am .... 19....
wegen ....
7. Hauptbaustoff[3]): ....
8. Tragfähigkeit/Wasserverdrängung[1]): ....
9. Maschine[1]): Firma ....
Art oder Type: .... UpM: ....
Maschinenleistung[1]): .... PS indiziert[1])
.... PS effektiv[1])
Kesselheizfläche[1]) [4]): ....
10. Schiffahrtstraße oder Teile der Schiffahrtstraße, für die das Schiffszeugnis beantragt wird: ....
....
....
11. Das Fahrzeug ist — noch nicht — zuletzt durch ....
..........[1]) untersucht.
12. Das Fahrzeug besitzt eine/keine[1]) Bescheinigung der/einer[1]) Schiffsklassifikationsgesellschaft ....
....
vom .... gültig bis ....
13. Das Fahrzeug liegt in ....
14. Anschrift, an welche die Aufforderung zur Gestellung des Fahrzeugs zu richten ist: ....
....
....

Dem Antrag sind folgende Unterlagen beigefügt[1]):

a) der Schiffsbrief,
b) der Eichschein,
c) die Urkunden über den — die —[1]) Dampfkessel[1]),
d) die Urkunden über den — die —[1]) sonstigen Druckbehälter[1]),
e) das bisherige Schiffszeugnis[1]),
f) die Bescheinigung einer Schiffsklassifikationsgesellschaft[1]),
g) Schaltbild und Installationsplan elektrischer Anlagen[1]),
h) nur bei Fahrgastschiffen und Fähren: Pläne (Deckspläne, Längsschnitt, Hauptspantquerschnitt), die zur Beurteilung der Größe und Bauart des Fahrzeugs geeignet sind; Skizzen der zu vermessenden Flächen in dem für die Eintragung der Abmessungen geeigneten Maßstab; prüffähige Unterlagen für die Berechnung der Stabilität des Schiffskörpers und die Auswertung des Krängungsversuchs,
i) weitere Nachweise (z. B. Abnahmebescheinigung für Flüssiggasanlage)[1]) ....

.........., den .... 19....

....
Unterschrift des Eigentümers/Ausrüsters[1])

---

1) Nichtzutreffendes streichen
2) Schlepper, Schlepper im Hafen- und Bugsierdienst, Fahrgastschiff, Motorgüterschiff, Motortankschiff, schwimmendes Gerät (Angabe der Zweckbestimmung), Schleppkahn, Tankkahn, Schute, Kohlenprahm, Leichter; Dampfer oder Motorfahrzeug (Zahl der Motoren); Rad- oder Schraubenantrieb (Zahl der Schrauben); Angabe, ob das Fahrzeug auch zu anderen Zwecken verwendet werden soll, als es seiner Bauart entspricht; bei Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft, ob mit oder ohne Deck, ob sie Segel, Schiebe- oder Ziehboot haben.
3) Holz, Stahl, andere Baustoffe
4) Fläche der Wasserseite

Anlage 4

Anforderungen an Flüssiggasanlagen

Inhalt der Flaschen

1. Die Verwendung von Flaschen mit einem Füllgewicht von weniger als 5 kg oder mehr als 20 kg ist verboten. Auf Fahrgastschiffen mit Großküchenanlagen ist jedoch die Verwendung von Flaschen mit mehr als 20 kg Füllgewicht zulässig.

Anzahl der Flaschen

2. An Bord eines Fahrzeugs dürfen mehrere getrennte Anlagen vorhanden sein. Zur Versorgung jeder Anlage dürfen vorhanden sein

   eine Flasche, die an die Verbrauchsleitung angeschlossen ist, oder

   zwei Flaschen, von denen jeweils nur eine an die Verbrauchsleitung angeschlossen sein darf, während die andere als Ersatzbehälter dient, oder

   zwei Flaschensätze zu je 2 oder 3 Flaschen, falls ausnahmsweise eine Flasche für die Versorgung aller Verbrauchsgeräte nicht ausreicht. Die Flaschensätze dürfen mit der Verbrauchsleitung nur über eine Einrichtung (Umschaltventil) verbunden sein, die die wechselweise Benutzung des einen oder des anderen Satzes, nicht aber beider zugleich gestattet.

Beschaffenheit und Kennzeichnung der Flaschen

3. Die Flaschen müssen den Vorschriften der Polizeiverordnung über die ortsbeweglichen, geschlossenen Behälter für verdichtete, verflüssigte und unter Druck gelöste Gase (Druckgasverordnung) vom 2. Dezember 1935 (Preußisches Ministerialblatt für Wirtschaft und Arbeit S. 340) in ihrer jeweils geltenden Fassung entsprechen.

Gasbehälteranlage

4. Die Gasbehälteranlage muß an Deck in einem freistehenden oder eingebauten Schrank außerhalb der Wohnräume so aufgestellt werden, daß sie den Verkehr an Bord nicht behindert. In Decksaufbauten darf der Flaschenschrank nur dann untergebracht werden, wenn er sich nur von der Außenseite der Aufbauten her öffnen läßt.

   Die Rohrleitungen zu den Verbrauchsstellen müssen so kurz wie möglich sein.

5. Die Anlage ist so anzuordnen, daß etwa entweichendes Gas von dem Flaschenschrank aus unmittelbar ins Freie treten und weder in das Fahrzeuginnere dringen noch mit einer Zündstelle in Berührung kommen kann.

6. Die Flaschen sind aufrecht aufzustellen. Sie müssen hinreichend gegen Erwärmung geschützt sein, die einen gefährlichen Druckanstieg in den Flaschen zur Folge haben könnte.

   Andererseits sind alle Maßnahmen gegen eine Unterbrechung der Gaszufuhr durch Unterkühlung zu treffen.

7. Der Flaschenschrank muß aus unbrennbarem Werkstoff hergestellt und so eingerichtet sein, daß die Flaschen nicht umfallen können.

8. An der Außenseite des Flaschenschrankes ist ein Warnschild anzubringen, das auf die Explosionsgefahr sowie auf das Verbot des Rauchens und des Zutritts mit offenem Feuer hinweist.

9. Der Flaschenschrank soll in der Regel keine Innenbeleuchtung haben. In Ausnahmefällen darf elektrische Beleuchtung in explosionsgeschützter Ausführung vorgesehen sein.

10. In der Nähe des Flaschenschrankes soll ein geeigneter Feuerlöscher (Kohlensäure-Gas- oder Kohlensäure-Trockenlöscher) vorhanden sein. Ein solcher Feuerlöscher muß vorhanden sein, wenn sich an Bord des Fahrzeugs eine oder mehrere Flüssiggasanlagen mit mehr als einem Verbrauchsgerät befinden.

11. In der Gasbehälteranlage darf höchstens die in Nummer 2 genannte Anzahl von Flaschen vorhanden sein. Als Vorrat dürfen weitere Flaschen an Bord des Fahrzeugs in einem Lagerraum an Deck außerhalb der Wohnräume und der Decksaufbauten untergebracht werden. Der Lagerraum darf den Verkehr an Bord nicht behindern. Die Vorratsflaschen sind gegen Explosions- und Brandgefahr in gleicher Weise wie die Gasbehälteranlage zu sichern.

Rohrleitungen; Allgemeines

12. Alle Rohrleitungen und ihre Anschlüsse müssen gasdicht und schwingungssicher hergestellt sein.

    Die Absperrventile müssen vollkommen dicht und hinreichend widerstandsfähig gegen den in Betracht kommenden Druck sein. Sie sollen soweit wie möglich vor Fehlbedienung und Stößen geschützt sowie außerhalb der Reichweite von Kindern angebracht sein.

Druckregler

13. Die Verbrauchsgeräte dürfen mit den Flaschen nur mittels einer Verbrauchsleitung verbunden sein. Die Verbrauchsleitung muß mit einem oder mehreren Druckreglern versehen sein, die den Druck auf den Gebrauchsdruck herabsetzen. Die Herabsetzung kann in einer oder in zwei Stufen geschehen. Die Druckregler beider Stufen müssen auf einen bestimmten Druck eingestellt und plombiert sein.

14. Im Falle der Verwendung von Propan oder eines propan- oder propylenreichen Gemisches muß der Druckregler — bei zweistufiger Regelung der erste Druckregler — mit einer Einrichtung versehen sein, die die Verbrauchsleitung selbsttätig gegen Druckanstieg bei Versagen des Reglers sichert.

Lüftung

15. Durch geeignete Vorrichtungen, insbesondere durch entsprechende Lüftung, ist zu verhindern, daß sich verbranntes oder unverbranntes Gas im Innern des Fahrzeugs sammeln kann.

Besondere Anforderungen

16. Die Anforderungen an den Gasdruck, die Hochdruckleitungen, die Verbrauchsleitung und die Verbrauchsgeräte bestimmt die Untersuchungsbehörde.

Anlage 5

Gebührenordnung für die Untersuchung der Fahrzeuge

1. Die Gebühren setzen sich zusammen aus
   a) den Gebühren für die Untersuchung,
   b) den Gebühren für die Anbringung der Einsenkungsmarken und der Tiefgangsanzeiger,
   c) den Gebühren für die Ausstellung des Schiffszeugnisses und die Eintragung von Vermerken,
   d) den Reisekosten der Mitglieder der Untersuchungsbehörde.
2. Die Gebühren nach Nummer 1 Buchstabe a betragen im einzelnen
   a) für die erste Untersuchung (§ 3),
   für die Sonderuntersuchung (§ 9 Satz 1),
   für die Untersuchung auf besonderen Antrag (§ 10),
   für die Untersuchung von Amts wegen (§ 11)

bei Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft

bis 100 t Tragfähigkeit	30,— DM
über 100 t bis 200 t Tragfähigkeit	35,— DM
über 200 t bis 300 t Tragfähigkeit	40,— DM
über 300 t bis 400 t Tragfähigkeit	45,— DM
über 400 t bis 500 t Tragfähigkeit	50,— DM
über 500 t bis 750 t Tragfähigkeit	55,— DM
über 750 t bis 1000 t Tragfähigkeit	60,— DM
über 1000 t bis 1500 t Tragfähigkeit	70,— DM
über 1500 t Tragfähigkeit	80,— DM

bei Güterschiffen mit eigener Triebkraft

die Gebühr für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft mit einem Zuschlag von 30,— DM (bei Fahrzeugen bis 150 t Tragfähigkeit, die sich bei Inkrafttreten dieser Verordnung bereits in Betrieb befanden, entfällt der Zuschlag)

bei Dampfschleppern

bis 45 m² Kesselheizfläche	50,— DM
über 45 m² bis 90 m² Kesselheizfläche	55,— DM
über 90 m² bis 150 m² Kesselheizfläche	60,— DM
über 150 m² bis 300 m² Kesselheizfläche	70,— DM
über 300 m² Kesselheizfläche	80,— DM

bei Motorschleppern

bis 150 PS Maschinenleistung	50,— DM
über 150 PS bis 300 PS Maschinenleistung	55,— DM
über 300 PS bis 500 PS Maschinenleistung	60,— DM
über 500 PS bis 1000 PS Maschinenleistung	70,— DM
über 1000 PS Maschinenleistung	80,— DM

bei Fahrgastschiffen und bei Fähren nach § 3 Abs. 2 Nr. 3 (einschließlich der Festsetzungen gemäß § 54)

bis 50 Personen	50,— DM
über 50 bis 200 Personen	55,— DM
über 200 bis 400 Personen	60,— DM
über 400 bis 600 Personen	65,— DM
über 600 bis 800 Personen	70,— DM
über 800 bis 1000 Personen	75,— DM
über 1000 Personen	80,— DM

bei Schwimmkränen, Rammschiffen, Kranschiffen, Baggern, Elevatoren

je nach Größe	60,— DM bis 80,— DM
bei anderen schwimmenden Geräten	50,— DM

bei Fischereifahrzeugen

bis 100 t Tragfähigkeit	15,— DM
über 100 t Tragfähigkeit	25,— DM

bei Fähren

nach § 3 Abs. 2 Nr. 1 (einschließlich Schiffszeugnis) je nach Größe 5,— DM bis 20,— DM;

   b) für eine Untersuchung nach § 9 Satz 2, § 12 Abs. 1, 1/5 der Gebühr nach Buchstabe a;
   c) für die Nachuntersuchung (§ 8),
   für eine angesetzte oder angefangene Untersuchung, die nicht durchgeführt werden konnte, und für Teiluntersuchungen je nach dem Umfang der Untersuchung
   2/5 bis 4/5 der Gebühr nach Buchstabe a;
   d) für eine Untersuchung, die auf Antrag des Eigentümers bzw. Ausrüsters nicht am Sitz der Untersuchungsbehörde vorgenommen wird, außer der Gebühr nach Buchstabe a 30,— DM und die der Untersuchungsbehörde erwachsenen Auslagen;
   e) für die Festsetzung der Mindestbemannung ohne gleichzeitige Untersuchung
   je nach Größe des Fahrzeugs 3,— DM bis 10,— DM;
   f) für die Eintragung eines Vermerks nach § 92 Abs. 2
   je nach Größe des Fahrzeugs 3,— DM bis 10,— DM;
   g) für die Bezeichnung der Einsenkungsmarken (§ 24) je Freibord 5,— DM.
   h) für die Bezeichnung der Tiefgangsanzeiger (§ 25) 5,— DM.
3. Die Gebühren nach Nummer 1 Buchstabe b betragen im einzelnen
   a) für die Anbringung der Tiefgangsanzeiger 10,— DM
   b) für die Anbringung oder Erneuerung der Einsenkungsmarken
   bei zwei Marken 10,— DM
   bei vier Marken 15,— DM
   bei sechs Marken 20,— DM
   für jede weitere Marke 2,— DM.
4. Die Gebühren nach Nummer 1 Buchstabe c betragen im einzelnen
   a) für die Ausstellung des Schiffszeugnisses (§ 4 Abs. 1, § 12 Abs. 1) 5,— DM
   b) für die Ausfertigung einer Zweitschrift (§ 83) 5,— DM
   c) für die Ausfertigung von Abschriften von Schiffszeugnissen oder von Auszügen hieraus (§ 85) 5,— DM
   d) für die Änderung des Schiffszeugnisses (§ 4 Abs. 2) 2,— DM
   e) für die Ausfertigung einer Überführungsbescheinigung (§ 5) 5,— DM
   f) für Ausnahmebewilligungen (§§ 69 und 76) 5,— DM
   g) für die Eintragung eines Vermerks nach § 21 Abs. 3 2,— DM
   h) für die Erteilung der Schlepperlaubnis (§ 29 Abs. 3) 5,— DM.
5. Die Reisekosten nach Nummer 1 Buchstabe d werden nach dem Gesetz über die Reisekostenvergütung der Beamten vom 15. März 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1067) in seiner jeweils geltenden Fassung berechnet, und zwar erhalten die privaten Sachverständigen die Sätze der Stufe II, die Beamten die ihrer Dienststellung entsprechenden Sätze.
6. Vor der Untersuchung kann ein Vorschuß in Höhe der voraussichtlichen Gebühren erhoben werden.
7. Die Gebühren werden im Schiffszeugnis vermerkt.
8. Für die Untersuchung der Fahrzeuge nach § 3 Abs. 2 Nr. 2 werden Gebühren nicht erhoben.

Bekanntmachung zu Artikel IX der Konvention über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes (Unterwerfung der Bundesrepublik Deutschland unter die Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofs).

Vom 6. Juli 1956.

Die Bundesrepublik Deutschland hat für alle Streitigkeiten, die zwischen ihr und einem der Vertragsstaaten der Konvention vom 9. Dezember 1948 über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes (Bundesgesetzbl. 1954 II S. 729) im Rahmen des Artikels IX dieser Konvention entstehen können, die Zuständigkeit des Internationalen Gerichtshofs anerkannt. Die an den Generalsekretär des Internationalen Gerichtshofs in Den Haag gerichtete Unterwerfungserklärung vom 7. Mai 1956 wird nachstehend neben einer deutschen Übersetzung veröffentlicht; die Erklärung ist am 23. Mai 1956 bei dem Generalsekretär des Internationalen Gerichtshofs eingegangen.

Der Staatssekretär
des Auswärtigen Amts

Bonn, le 7 mai 1956

Monsieur le Secrétaire Général,

Au nom de la République fédérale d'Allemagne et me référant à la Décision du Conseil de Sécurité en date du 15 octobre 1946, j'ai l'honneur de faire la déclaration suivante:

En ce qui concerne tous les litiges pouvant naître entre elle et l'une des Parties à la Convention pour la prévention et la répression du crime de génocide dans le cadre de l'article IX de ladite Convention, la République fédérale reconnaît ipso facto et sans accord spécial la compétence de la Cour internationale de Justice. Cette déclaration est faite cependant sous condition de réciprocité.

Cette reconnaissance de la compétence de la Cour internationale de Justice a lieu conformément à la Charte des Nations Unies ainsi qu'aux termes et dans les conditions du Statut et du Règlement de la Cour. La République fédérale d'Allemagne s'engage à exécuter de bonne foi les arrêts de la Cour et à assumer toutes les obligations incombant à un membre des Nations Unies en vertu de l'article 94 de la Charte.

Je prie Votre Excellence d'agréer les assurances de ma haute considération.

Pour le Secrétaire d'Etat

signé: Berger

(Übersetzung)

Der Staatssekretär
des Auswärtigen Amts

Bonn, den 7. Mai 1956

Herr Generalsekretär,

Ich beehre mich, namens der Bundesrepublik Deutschland unter Bezugnahme auf den Beschluß des Sicherheitsrates vom 15. Oktober 1946 folgende Erklärung abzugeben:

Die Bundesrepublik erkennt für alle Streitigkeiten, die zwischen ihr und einer der Vertragsparteien der Konvention über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes im Rahmen des Artikels IX dieser Konvention entstehen könnten, die Zuständigkeit des Internationalen Gerichtshofs ipso facto und ohne besondere Vereinbarung an. Diese Erklärung erfolgt jedoch unter der Bedingung der Reziprozität.

Diese Anerkennung der Zuständigkeit des Internationalen Gerichtshofs erfolgt gemäß der Satzung der Vereinten Nationen sowie gemäß den Bestimmungen und unter den Bedingungen des Statuts und der Geschäftsordnung des Gerichtshofs. Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich, die Entscheidungen des Gerichtshofs bona fide auszuführen und alle Verbindlichkeiten zu übernehmen, die sich für ein Mitglied der Vereinten Nationen aus Artikel 94 der Satzung ergeben.

Genehmigen Sie, Herr Generalsekretär, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

In Vertretung des
Staatssekretärs
gez.: Berger

Bonn, den 6. Juli 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Hallstein

Bekanntmachung zu Artikel X des Brüsseler Vertrages (Unterwerfung der Bundesrepublik Deutschland unter die Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofs).

Vom 6. Juli 1956.

Die Bundesrepublik Deutschland hat für alle Streitigkeiten, die zwischen ihr und einem oder mehreren Vertragsstaaten des in Brüssel am 17. März 1948 unterzeichneten Vertrages über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Zusammenarbeit und über kollektive Selbstverteidigung in der Fassung des in Paris am 23. Oktober 1954 unterzeichneten Protokolls (Bundesgesetzbl. 1955 II S. 256) entstehen können, nach Maßgabe des Artikels X dieses Vertrages in Verbindung mit dem hierauf bezüglichen Briefwechsel vom 23. Oktober 1954 die Zuständigkeit des Internationalen Gerichtshofs anerkannt. Die an den Generalsekretär des Internationalen Gerichtshofs in Den Haag gerichtete Unterwerfungserklärung vom 18. April 1955 wird nachstehend nebst einer deutschen Übersetzung veröffentlicht; die Erklärung ist am 4. Mai 1955 bei dem Generalsekretär des Internationalen Gerichtshofs eingegangen.

Der Bundeskanzler
und Bundesminister
des Auswärtigen

Bonn, le 18 avril 1955

Excellence,

Au nom de la République fédérale d'Allemagne et en me référant à la décision du Conseil de Sécurité en date du 15 octobre 1946, j'ai l'honneur de faire la déclaration suivante:

En ce qui concerne tous les litiges pouvant naître entre elle et une ou plusieurs parties au Traité conclu à Bruxelles le 17 mai 1948 dans la rédaction du Protocole signé à Paris le 23 octobre 1954, la République fédérale d'Allemagne accepte, de plein droit et sans qu'aucun accord spécial doive être passé à cet effet, la juridiction de la Cour internationale de Justice conformément à l'article X dudit Traité, en conjonction avec l'échange de lettres du 23 octobre 1954 s'y rapportant.

Cette reconnaissance de la juridiction de la Cour internationale de Justice a lieu conformément à la Charte des Nations Unies ainsi qu'aux termes et aux conditions du Statut et du Règlement de la Cour. La République fédérale d'Allemagne s'engage à exécuter de bonne foi les sentences de la Cour et à assumer toutes les obligations mises à la charge d'un membre des Nations Unies par l'article 94 de leur Charte.

La présente déclaration ne s'applique pas:

a) aux litiges au sujet desquels les parties sont convenues ou conviendront de recourir à une autre procédure de règlement pacifique;

b) aux litiges concernant des questions qui, selon le droit international, relèvent exclusivement de la juridiction nationale des Etats;

c) aux litiges relatifs à des faits et situations antérieurs à la date à partir de laquelle la présente déclaration produira ses effets.

Le principe de la réciprocité en ce qui concerne les réserves plus étendues formulées par les autres parties au Traité de Bruxelles, lorsqu'elles ont fait leur déclaration sur l'acceptation de la juridiction obligatoire de la Cour internationale de Justice, demeure sauvegardé.

La présente déclaration produira ses effets à partir de la date d'entrée en vigueur du Protocole modifiant et complétant le Traité de Bruxelles.

Je prie Votre Excellence d'agréer les assurances de ma haute considération.

signé: Adenauer

(Übersetzung)

Der Bundeskanzler
und Bundesminister
des Auswärtigen

Bonn, den 18. April 1955

Herr Generalsekretär,

Ich beehre mich, namens der Bundesrepublik Deutschland unter Bezugnahme auf die Entschließung des Sicherheitsrates vom 15. Oktober 1946 folgende Erklärung abzugeben:

Die Bundesrepublik erkennt für alle Streitigkeiten, die zwischen ihr und einer oder mehreren Parteien des am 17. Mai 1948 in Brüssel abgeschlossenen Vertrages in der Fassung des am 23. Oktober 1954 in Paris unterzeichneten Protokolls entstehen können, nach Maßgabe des Artikels X dieses Vertrages in Verbindung mit dem hierauf bezüglichen Briefwechsel vom 23. Oktober 1954 die Zuständigkeit des Internationalen Gerichtshofs ipso facto und ohne besondere Vereinbarung an.

Diese Anerkennung der Zuständigkeit des Internationalen Gerichtshofs erfolgt gemäß der Satzung der Vereinten Nationen sowie gemäß den Bestimmungen und unter den Bedingungen des Statuts und der Geschäftsordnung des Gerichtshofs. Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich, die Entscheidungen des Gerichtshofs bona fide auszuführen und alle Verbindlichkeiten zu übernehmen die sich für ein Mitglied der Vereinten Nationen aus Artikel 94 der Satzung ergeben.

Diese Erklärung gilt nicht für

a) Streitigkeiten, hinsichtlich derer die Parteien übereingekommen sind oder übereinkommen werden, sich eines anderen Verfahrens friedlicher Regelung zu bedienen;

b) Streitigkeiten, die sich auf Fragen beziehen, die nach Internationalem Recht ausschließlich zur nationalen Zuständigkeit der Staaten gehören;

c) Streitigkeiten in bezug auf Tatsachen und Verhältnisse, die zeitlich vor dem Wirksamwerden dieser Erklärung liegen.

Der Grundsatz der Reziprozität im Hinblick auf weitergehende Vorbehalte, die von den anderen Parteien des Brüsseler Vertrages bei der Abgabe ihrer Erklärungen über die Annahme der obligatorischen Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofs gemacht worden sind, bleibt unberührt.

Diese Erklärung wird mit dem Tage wirksam, an dem das Protokoll zur Änderung und Ergänzung des Brüsseler Vertrages in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Generalsekretär, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

gez.: Adenauer

Bonn, den 6. Juli 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Hallstein

Druckfehlerberichtigung.

In der Anlage zu der Europäischen Übereinkunft über die Internationale Patentklassifikation (Bundesgesetzbl. 1956 II S. 659) muß es im deutschen Wortlaut auf Seite 685 unter C 07 Absatz 2 statt „Stearin" richtig **„Sterin"** heißen.

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz — Verlag: Bundesanzeiger-Verlags-GmbH., Bonn/Köln — Druck: Bundesdruckerei, Bonn.
Das Bundesgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen, Teil I und Teil II
Laufender Bezug nur durch die Post. Bezugspreis: vierteljährlich für Teil I = DM 4,—, für Teil II = DM 3,— (zuzüglich Zustellgebühr).
Einzelstücke je angefangene 24 Seiten DM 0,40 (zuzüglich Versandgebühren) — Zusendung einzelner Stücke per Streifband gegen Voreinsendung des erforderlichen Betrages auf Postscheckkonto „Bundesgesetzblatt" Köln 399.
Preis dieser Ausgabe DM 0,80 zuzüglich Versandgebühren.